V-48

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 02

LA ACCION ENEMIGA

TEMARIO

1 - GENERALIDADES.

2 - FASES DE LA OPERACION.

3 - ORGANIZACION DE LA FUERZA DE TAREA BRITANICA.

3.1.- COMPOSICION.
3.2.- COMANDO Y CONTROL.
3.3.- ORDEN DE BATALLA DE LAS FUERZAS TERRESTRES.

4 - ALISTAMIENTO Y DESPLIEGUE DE LA FUERZA.

5 - LA RECONQUISTA DE GEORGIAS.

6 - ATAQUES DE LOS AVIONES VULCAN.

7 - LA INCURSION SOBRE BORBON.

8 - EL DESEMBARCO.

8.1.- ELECCION DE LA CABEZA DE PLAYA EN SAN CARLOS.
8.2.- EL PLAN Y LAS OPERACIONES DE DESEMBARCO EN SAN CARLOS.

9 - PROYECCION DE LA ACCION OFENSIVA DESDE LA CABEZA DE PLAYA.

9.1.- ATAQUE A DARWIN - PRADERA DEL GANSO.
9.2.- EL AVANCE HACIA PUERTO ARGENTINO.

10 - LA BATALLA FINAL

10.1. EL PLAN.
10.2. LAS OPERACIONES.

11 - APRECIACIONES FINALES.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 9

LA ACCION ENEMIGA.

1. GENERALIDADES.

El presente trabajo es un estudio y análisis comparado de documentos oficiales y libros, exclusivamente de origen británico, con el objeto de recopilar y reconstruir la ACCION ENEMIGA y permitir su posterior confrontación con las operaciones propias.

Las apreciaciones y/o conclusiones que se enuncian en su desarrollo pueden estar sujetas a error, pero son el producto de contradicciones o coincidencias de las distintas fuentes consultadas y que se detallan a continuación:

1.1. PRINCIPALES DOCUMENTOS.

a) Informe BRITANICO "R" distribuído en el Cuartel General de la OTAN en diciembre de 1982. (N.I. Ø456).

b) "LA EXPERIENCIA DE LAS FALKLANDS"- Conferencia pronunciada el 20 de octubre de 1982 en el RUSI (Royal United Service Institution) por el General JEREMY MOORE ex-Comandante de las Fuerzas Terrestres, y el Contraalmirante JOHN WOODWARD ex-Comandante de la Agrupación Naval británica (N.I. Ø452).

c) "LECCIONES DE LA CAMPAÑA DE LAS MALVINAS" - Informe presentado al Parlamento por la SECRETARIA DE DEFENSA BRITANICA en diciembre de 1982 (N.I. Ø353).

d) Informe del Almirante JOHN FIELDHOUSE Comandante en Jefe de las Operaciones en el Atlántico Sur entre abril y junio de 1982 (N.I. Ø395).

e) "VICTORIA ANFIBIA" por el Capitán D.V. NICHOLLS - Oficial de Relaciones Públicas de la 3ra. Brigada de Comandos - Royal Marines. Artículo publicado en la revista de los Royal Marines "GLOBE AND LAUREL" - Julio/Agosto de 1982 (N.I. 1-B-8 Páginas 312 a 332).

f) "LA GUERRA DE LAS MALVINAS" - THE SUNDAY TIMES - INSIGHT TEAM - Edición española ARCOS VERGARA - 1983 (N.I. Ø468) publicado en Argentina con el título "UNA CARA DE LA MONEDA".

1.2. OTROS DOCUMENTOS:

a) "BATTLE FOR THE FALKLANDS" - Tomo I - II y III - OSPREY PUBLISHING LONDON (N.I. Ø460 - Ø461 y Ø462).

b) "FIGHT FORTHE FALKLANDS" - JOHN LAFFIN (N.I. Ø464).

c) "THE FALKLANDS CONFLICT" - DOBSON-MILLER-PAYNE (N.I. Ø466)

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 04

d) "WEAPONS OF THE FALKLANDS CONFLICT" - BRYAN PERRETT (N.I. Ø463).

e) I COUNTED THEM ALL OUT AND I COUNTED THEM ALL BACK" - HENRAHAN - FOX (N.I. Ø465).

f) "WHO DARES, WINS" - TONY GERAGHTY - (FONTANA-COLLINS 1983)

2. FASES DE LA OPERACION.

La operación "CORPORATE" asi denominada por los Británicos (palabra que tiene la aceptación de "Asociación, unión y acción conjunta"), puede considerarse dividida en las siguientes fases:

FASE	FECHA	ACCION
1	¿? MAR-30 APR	Organización de la FT - Aproximación y adiestramiento. Reconquista de GEORGIAS.
2	01 MAY-20 MAY	Bloqueo. Demostración de fuerza. Tareas de inteligencia. Aproximación de la fuerza anfibia y adiestramiento.
3	21 MAY-26 MAY	Desembarco y establecimiento de una cabeza de playa.
4	27 MAY-14 JUN	Operación en tierra - Avance sobre PUERTO STANLEY - Batalla final.

Para una mejor comprensión de las FASES y de los detalles de la acción británica se ha confeccionado una CRONOLOGIA DEL ENEMIGO que se muestra como ANEXO "A".

3. ORGANIZACION DE LA FUERZA DE TAREAS BRITANICA.

3.1. COMPOSICION: En el ANEXO "B" se detallan las Unidades que integraron la FT 317 (todos los buques de superficie y las fuerzas terrestres y aéreas) y la FT 324 (fuerzas submarinas)

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 05

La magnitud de esta Fuerza puede resumirse de la siguiente manera:

a) 113 buques (44 buques de guerra, 22 buques de la FLOTA REAL AUXILIAR, 2 buques del REAL SERVICIO AUXILIAR MARITIMO y 45 buques requisados a la MARINA MERCANTE).

b) 28.000 hombres, de los cuales 10.500 constituían la Fuerza Terrestre con 2 Grandes Unidades de Combate (GUC) - 3ra. Brigada de Comandos de Royal Marines (+) Ref. y 5ta Brigada (+) Ref.

c) Aproximadamente 200 helicópteros.

d) Estimativamente 42 aviones SEA HARRIER y HARRIER (GR3) embarcados.

e) Los barcos mercantes solamente, transportaron 9.000 hombres, 100.000 toneladas de carga y 95 aviones al Atlántico Sur.

f) Los buques de suministros llevaron 400.000 toneladas de combustible.

g) Los buques de apoyo de la REAL FLOTA AUXILIAR proveyeron reabastecimientos en unas 1200 oportunidades.

h) Las Fuerzas británicas establecieron una base conjunta avanzada en la Isla Ascensión. La Real Fuerza Aérea trasladó a más de 5.800 personas y 6.600 toneladas de suministros pasando por la Isla Ascensión en más de 600 viajes en Hércules y aviones VC10. Los aviones Hércules también hicieron unas 40 entregas de suministros desde el aire a la Fuerza de Tarea, lo cual implica reabastecimiento en el aire en viajes de ida y vuelta de una duración en muchos casos de más de 25 horas. Este esfuerzo logístico masivo permitió a los buques y aviones de la fuerza de tareas operar contínuamente sin tener que volver a las lejanas bases de aprovisionamiento

3.2. COMANDO Y CONTROL.

El Almirante Sir JOHN FIELDHOUSE en su carácter de Comandante en Jefe de la Flota asumió el mando total de la Operación "CORPORATE" como Comandante de la FT 317 y de la FT 324.

Este Comando conjunto fue ejercido desde el Cuartel General de NORTHWOOD y era responsable directamente ante el Jefe del Estado Mayor de la Defensa.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 06

Fueron designados bajo su mando el Comandante del Grupo 18 de la Real Fuerza Aérea, Mariscal del Aire JOHN CURTISS en calidad de Comandante del Aire, y como Vice-Comandante de las Fuerzas Terrestres, el Mayor General de las Fuerzas de Comandos de la Real Infantería de Marina, Mayor General Sir JEREMY MOORE.

Cuando, posteriormente, el General MOORE se trasladó al sur para transformarse en el Comandante de las Fuerzas Terrestres en las Islas MALVINAS, fue reemplazado en su cargo oficial por el Comandante del Distrito Sudoriental, Teniente General Sir RICHARD TRANT. Los submarinos fueron operados bajo el control del Comandante de Submarinos, Vicealmirante P.G.M. HERBERT. El equipo de mando en NORTHWOOD se completó con el Jefe de Estado Mayor, Vicealmirante Sir DAVID HALLIFAX, quien fue el responsable de la planificación naval en detalle y de la coordinación de todo el trabajo de Estado Mayor. El Almirante WOODWARD fue designado Comandante del G.T. 317.8 en el Atlántico Sur y el 15 de abril transfirió su insignia al HMS "HERMES".

3.3. ORDEN DE BATALLA (OB) DE LAS FUERZAS TERRESTRES.

En ninguno de los documentos disponibles consultados se suministra esta información con claridad.

En el ANEXO "C" se indica el probable OB adoptado por las Fuerzas Terrestres.

4. ALISTAMIENTO Y DESPLIEGUE DE LA FUERZA

(Ver ANEXO "A" - CRONOLOGIA ENEMIGA)

Independientemente de lo señalado en la CRONOLOGIA, no se ha podido determinar con exactitud cuando comenzó el "verdadero" alistamiento y despliegue de las Fuerzas británicas. Se aprecia que el mismo podría haber comenzado con anterioridad a la fecha (29 de marzo) señalada por las fuentes, y esto se basa en las estimaciones e indicios siguientes:

1) Breve lapso en que se alista y zarpa la 3ra. Brigada de Comandos de la Real Infantería de Marina con importantes agregados y refuerzos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 07

Recibe la orden el Ø2 de abril y entre el Ø5 y Ø6 del mismo mes zarpa de PORTS MOUTH embarcada una parte de la misma en buques mercantes (SS "CANBERRA", MV "ELK", RFA "STROMNESS" y RFA "RESSORCE").

2) Las necesarias modificaciones que tienen que haberse hecho en los buques mercantes con que zarpó la FUERZA DE DESEMBARCO. Por lo menos se tiene la evidencia que esto ocurrió con el SS "CANBERRA" del cual el General MOORE, manifestó:

"Me acuerdo de haber visto tirar al agua, sin miramiento alguno, trozos de metal retorcido por el costado de los muelles de SOUTHAMPTON mientras se convertía al "CANBERRA" de Transatlántico en transporte rápido de tropas...".

3) La información (N.I. Ø468 pág. 118) sin precisar fecha, de que: "...el transatlántico de pasajeros "CANBERRA", había sido secretamente examinado para esta tarea por expertos navales de Gibraltar a medida que se aproximaba el final de un crucero por el mundo".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 57

5. LA RECONQUISTA DE GEORGIAS.(Ver ANEXO "H")

El planeamiento para la reconquista de GEORGIAS comenzó el día 7 de abril y le fué inicialmente encomendada al Almirante FIELDHOUSE (ver ANEXO "A"día 07 APR, composición de la Fuerza para el logro de este objetivo).

Se aprecia que los fundamentos británicos para planear y ejecutar GEORGIAS en primer término, habrían sido:

1) "Una opción fácil, rápida y atrayente" según palabras del General MOORE, en caso de no tener solución política la crisis.

2) "Demostrar claramente la resolución y voluntad, de recurrir a la acción militar, sí se cerraban otras vías".

3) "Contar con un buen fondeadero en el Atlántico Sur y un Punto de Apoyo Logístico".

El 14 de abril, el Mayor GUY SHERIDAN, 2º Comandante del CDO 42 y a la sazón Comandante de la FUERZA DE DESEMBARCO que realizaría la operación, recibe la orden de ejecutar el planeamiento para las acciones terrestres.

El plan concebido, en términos generales contemplaba lo siguiente:

1) Desembarco previo de patrullas del SAS y SBS para determinar el despliegue y la cantidad de las fuerzas argentinas en LEITH y GRYTVIKEN. El Escuadrón "D" de Montaña del 22 SAS, a bordo del HMS "ENDURANCE" desembarcaría al norte de LEITH, en el glaciar FORTUNA y avanzaría por HUSVIK y STROMNESS hasta LEITH. El 2º Escuadrón de SBS, en el HMS "ANTRIM", desembarcaría por helicópteros o embarcaciones en HOUND BAY y progresaría hacia GRYTVIKEN por el fiordo MORAINE.

2) La Compañía "M" del CDO 42, a bordo del RFA "TIDESPRING" estaría en condiciones de desembarcar rápidamente donde se le indicase, para conquistar GRYTVIKEN que era el objetivo principal; LEITH se conquistaría posteriormente.

Las operaciones se iniciaron el 21 de abril, pese a pésimas condiciones meteorológicas, de frío intenso y vientos con ráfagas de hasta 70 nudos. Alrededor de las Ø7ØØ horas local, tres patrullas de SAS con cuatro hombres cada una, a cargo del Capitán HAMILTON, despegan del "ENDURANCE" en dos (2) WESSEX 5. Cuarenta y cinco minutos mas tarde, los SAS estaban de regreso a bordo porque los pilotos no habían logrado encontrar los puntos para el desembarco. A 1ØØØ horas se intenta nuevamente la operación, y esta vez con éxito los SAS son dejados en el glaciar FORTUNA.

A las Ø8ØØ horas del 22 de abril, el Capitán HAMILTON solicitó su urgente evacuación y la de sus hombres porque corrían el peligro de morir congelados. Se destacaron dos WESSEX 5 y un WESSEX 3 para esta tarea, pero los dos WESSEX 5 se estrellaron en el glaciar FORTUNA, consiguiendo finalmente el WESSEX 3 rescatar a los 13 hombres del SAS, y a los 4 tripulantes de los helicópteros caídos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 28

El 22 de abril, se intentó la infiltración planeada con los SBS pero a estos tampoco les fué mejor que a los miembros del SAS. Efectuarón dos intentos de desembarcar en botes inflables GEMINIS y ambos fracasaron (el primero por los fuertes vientos y el segundo porque los hielos pincharon los botes). También debieron ser evacuados el 23 de abril en helicópteros y llevados al HMS "ENDURANCE".

El 23 de abril, se intenta nuevamente la infiltración y resulta otro fracaso. Los miembros del SAS que en botes GEMINIS debían desembarcar en la isla GRASS, tienen problemas con los motores fuera de borda y habiendo quedado a la deriva, son rescatados por helicópteros luego de una prolongada búsqueda. Los miembros del SBS son desembarcados al norte del Valle SORLING pero al mediodía comunicaron que se encontraban en dificultades por el desplazamientos de hielo del glaciar, debiendo ser evacuados durante la noche en helicópteros.

A todo esto, en el Cuartel General de NORTH WOOD existía preocupación por la sucesión de "catástrofes" y por los indicios de la presencia de un submarino argentino (A.R.A. "SANTA FE") en las inmediaciones, por lo que se presionó al Comandante del Grupo de Tareas a "hacer algo" y con la oposición del Mayor SHERIDAN dado que los SAS y SBS no habían podido obtener ninguna información sobre las fuerzas defensoras.

Paradójicamente la presencia del submarino puso fin a las tribulaciones del Mayor SHERIDAN. El 25 de abril a las Ø63Ø horas un helicóptero WESSEX 3 del HMS "ANTRIM" detectó la presencia del A.R.A. "SANTA FE" en superficie y lo atacó con cargas de profundidad, uniéndose luego al ataque helicópteros LYNX con misiles SEA-SKUA, del HMS "BRILLIANT", mientras el submarino navegaba de regreso a GRYTVIKEN. El Mayor SHERIDAN ante esta situación, apreció que había llegado el momento de lanzar su ataque pese a que el RFA "TIDESPRING" con la Compañía "M" a bordo, se encontraba 200 Millas al norte.

Se formó rápidamente una Subunidad tipo Compañía con todos los SBS, SAS y los destacamento de Royal Marines embarcados. En total 75 hombres, con morteros, misiles antitanques y el agregado de dos pelotones de spotters de FUEGO NAVAL.

La hora "H" sería aproximadamente a 1245 horas y previamente se helidesembarcaría un pelotón de spotters de fuego naval (se hizo en punta POT).

Aproximadamente a 1ØØØ horas comenzó el fuego naval del HMS "ANTRIM" y HMS "PLYMOUTH" neutralizando los lugares donde se habían detectado movimientos de fuerzas argentinas, y el total de disparos efectuados durante el bombardeo naval fue de 235.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 10

Aproximadamente a 12ØØ horas la FUERZA DE DESEMBARCO fue helidesembarcada al sur del MONTE BROWN y avanzó hacia GRYTVIKEN.

Aproximadamente a 15ØØ horas el grueso de la FD se encontraba a 1000 metros de PUNTA KING EDWARD y el Mayor SHERIDAN ordenó el helidesembarco de otros efectivos, en el valle BORE al norte de GRYTVIKEN y pidió a los dos buques del G.T. que saliesen a la bahía CUMBERLAND ESTE y se mostrasen al enemigo.

A 17ØØ horas se observaron banderas blancas en la posiciones de PUNTA KING EDWARD y a las 17,15 horas el Mayor SHERIDAN aceptó la rendición argentina.

6. ATAQUE DE LOS AVIONES VULCAN.

El ataque llevado a cabo por un bombardero VULCAN sobre el aeropuerto de PUERTO AEGENTINO a las Ø44Ø horas del día 1º de mayo, fue la culminación de una operación que había comenzado muchos días atras.

Aparentemente, desde un principio preocupó al Comandante de la RAF - Mariscal del Aire MICHAEL BEETHAM, la amenaza que representaba para la Fuerza de Tareas, la aviación basada en tierra operando desde bases continentales próximas a las Malvinas.

El ataque a estas Bases del Sur no parecía tener mucho sentido pues la logística era muy complicada. Los cálculos indicaron que eran necesarios diecinueve (19) aviones cisterna de reabastecimiento en vuelo, para que un (1) bombardero llegase al sur de Argentina y regrese a Ascensión .

El empleo de un solo bombardero solo aseguraba un 50% de probabilidades de impactar la pista con una (1) sola bomba, sobre un lanzamiento de veintiuna (21). Pero una bomba no bastaba para dejar fuera de servicio una pista de aterrizaje y los cálculos arrojaron un mínimo de cuatro (4) bombarderos para atacar una Base. Esto significaba setenta y seis (76) aviones reabastecedores y en caso de poderse reunir esta cantidad de aviones y sus tripulaciones, la isla Ascensión no tenía capacidad para estacionarlos y operarlos.

Con este panorama, el Mariscal del Aire BEETHAM informó al Gabinete de Guerra que logísticamente era posible bombardear las bases del norte de nuestro país, hecho que incidiría poco en el desarrollo de las operaciones pero que tendría un gran efecto psicológico. Esto se descartó por considerárselo política y diplomáticamente inconveniente, pero estas inhibiciones no eran válidas para la realización de un bombardeo sobre la pista de PUERTO ARGENTINO y la RFA recibió la autorización para montar esta operación que recibió el nombre código de "CIERVO NEGRO".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 21
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA

Si bien los problemas logísticos que se planteaban, eran similares a los enunciados para el ataque a las bases continentales, en este caso podía intentarse con un solo avión y con una sola bomba que diera en la pista.

El 13 de abril, cuatro (4) bombarderos VULCAN y cinco (5) tripulaciones fueron separadas del Comando de Ataque e iniciaron su adiestramiento en el lanzamiento de bombas de 1000 libras y en el reabastecimiento en vuelo.

El 28 de abril, los VULCAN fueron trasladados a Ascensión y finalmente el 30 de abril desde NORT WOOD llegó la orden que ponía en marcha la operación "CIERVO NEGRO".

Se estima que las preocupaciones y las apreciaciones técnicas de la RAF en pro de la realización de los ataques con VULCAN, pueden haber sido muy válidas, pero se aprecia también que podría haber existido otro ingrediente, tal como el deseo o la necesidad de esta Fuerza Armada de tener una mayor participación en la guerra y no quedarse atras de las otras dos Fuerzas.

Lo cierto es que la RAF, el 1º de mayo, es la primera que ataca el aeródromo de PUERTO ARGENTINO, con un (1) VULCAN que de acuerdo con la técnica de ataque prevista hizo una corrida a 30º de la pista con un bombardeo en "reguero" soltando veintiuna (21) bombas de 1000 libras con un intervalo de 1/4 de segundo entre cada una. En este ataque (y solamente en éste de todos los realizados) una bomba impactó sobre el costado de la pista, afectando parcialmente su ancho útil.

Este ataque demandó para el VULCAN, aproximadamente diecisiete (17) horas de vuelo y sucesivos reabastecimientos con diecinueve (19) aviones tanque en el aire.

Según las fuentes consultadas, se realizaron en total cinco (5) misiones con los aviones VULCAN y de su comparación con datos y evaluaciones propias, se desprende lo siguiente:

1) PRIMER ATAQUE: El 1º de mayo a Ø44Ø horas, con la misión, la técnica de ataque y los resultados ya señalados.

2) SEGUNDO ATAQUE: El 4 de mayo a Ø53Ø, también fue una misión de bombardeo a la pista, prácticamente sobre la misma corrida y con resultados nulos.

3) TERCER ATAQUE: El 31 de mayo a Ø545 horas con misiles "SHRIKE" antiradar. Sólo produjo daños menores al radar de la F.A.A.

4) CUARTO ATAQUE: El Ø3 de junio a Ø63Ø horas con misiles "SHRIKE" antiradar. Impactó sobre un radar de un sistema antiaéreo SKYGUARD produciendo cuatro (4) muertos y cinco (5) heridos. Se estima que este ataque tenía como objetivo al sistema ROLAND que en los días anteriores había ocupado posición en proximidades del lugar donde fue destruído el radar de SKYGUARD.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 12

5) QUINTO ATAQUE: El 12 de junio a Ø545 horas, misión de bombardeo a la pista con resultados nulos.

Por lo anteriormente expresado se aprecia que con la complejidad logística señalada y necesaria para cada misión, y su comparación con los resultados obtenidos, estas operaciones resultaron POCO APTAS - FACTIBLES y MUY POCO ACEPTABLES, pero "significaron" la participación de la REAL FUERZA AEREA (aparte de la de sus aviones HARRIER - GR3) en la Guerra del Atlántico Sur.

7. LA INCURSION SOBRE BORBON.

El 15 de mayo, a Ø43Ø horas aproximadamente, una partida de incursión del SAS apoyada por el fuego naval del HMS "GLAMORGAN", mediante un "golpe de mano" a la pista de aterrizaje de isla PEBBLE (isla BORBON) produjo la destrucción de once (11) aviones (6 PUCARA, 4 MENTOR T-34 y 1 SKYVAN).

Por ser esta una operación de sus Fuerzas especiales, ninguna de las fuentes británicas consultadas suministran información de detalle.

Se aprecia que esta operación fue concebida o al menos aprobada su ejecución, cuando se decidió que el desembarco se haría en SAN CARLOS; y sus fundamentos y/u objetivos pueden haber sido algunos de los siguientes:

1) Eliminar una amenaza muy cercana a la CABEZA DE PLAYA, contribuyendo a la obtención y mantenimiento de la superioridad aérea.

2) Asignación de una excesiva importancia de los medios aéreos y de las instalaciones que en ella operaban. En la Publicación "WHODARES, WINS" (FONTANA-COLLINS, 1983) se menciona que el objetivo de los SAS, aparte de los aviones estacionados, era también una instalación de radar, que no pudieron destruir y atribuye el posterior hundimiento del HMS "COVENTRY" a la detección efectuada por este radar. En realidad éste nunca existió y el "COVENYRY" sífue "avistado" desde BORBON por un observador terrestre.

3) Realizar una operación relativamente fácil y arriesgando pocos medios, y con la cual obtener un éxito resonante que atenuara las exigencias políticas y levantara la moral de sus Fuerzas.

Se aprecia también, que los miembros del SAS desembarcaron en la isla dos o tres días antes y posiblemente desde el MONTE FIRST observaron y obtuvieron toda la información necesaria para planear los detalles de la operación.

Está probado: que los efectivos del SAS que efectuaron la operación fueron los mismos que participaron en GEORGIAS, que diecinueve de ellos murieron con la caída de un helicóptero cuando se ejecutaban operaciones de trasbordo (VerANEXO "A" día 19 de MAY), y que durante la operación en BORBON sufrieron "algunas bajas menores".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 15
Nº

8. EL DESEMBARCO.

8.1. ELECCION DE LA CABEZA DE PLAYA EN SAN CARLOS.

La aprobación de SAN CARLOS como ZONA GENERAL DE DESEMBARCO y su consecuente CABEZA DE PLAYA puede lozalizarse en una reunión celebrada el 10 de mayo en la sala de conferencias del HMS "FEARLESS" (Puesto de Comando del Comodoro de Guerra Anfibia y del Comandante de la FUERZA DE DESEMBARCO).

Las principales consideraciones para esta elección fueron las siguientes:

a) Nulas o escasas fuerzas defensoras.

b) Lejanía de los principales asentamientos defensivos (DARWIN, PRADERA DEL GANSO, a mas de 15 millas de distancia).

c) Terreno intermedio de difícil acceso para refuerzos y/o contraataques argentinos.

d) Aguas profundas y protegidas contra el ataque de misiles EXOCET y submarinos.

e) Buen fondeadero - aguas protegidas.

f) Certeza que las aguas no estaban minadas.

g) Instalaciones adecuadas para los desarrollos logísticos en tierra.

h) Adecuada configuración del terreno para el aseguramiento de la CABEZA DE PLAYA y la instalación de la defensa antiaérea.

Esta elección fue el fin de un largo y tortuoso camino plagado de vaivenes políticos, diferencias por puntos de vista específicos y desinteligencias en lo conjunto por preeminencias o aspectos doctrinarios.

En efecto, el 17 de abril, en la primera reunión de Ascensión (ver CRONOLOGIA), los planificadores consideraron cuatro modos de acción generales para la reconquista de las Islas o parte de ellas. Descartaron emprender el ataque lanzando el esfuerzo principal desde GEORGIAS DEL SUR (una vez reconquistadas y operando como un importante punto de apoyo logístico) y retuvieron los tres restantes que eran: (N.I. Ø468).

1. "Establecer una base en la Isla Ascensión, desplegar una serie de incursiones selectivas sobre las MALVINAS, y luego, cuando dispusieran de refuerzos, montar una importante operación para establecer una cabeza de playa. La principal ventaja consistía en que daría tiempo a las fuerzas de desembarco para reunir información, recibir instrucción, y establecer la superioridad naval y aérea alrededor del archipiélago. No garantizaba resultados rápidos."

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 14

2. "Llegar a la zona de exclusión, permanecer en estas aguas, efectuar incursiones selectivas y luego establecer una cabeza de playa. Esta posibilidad también daba tiempo y presentaba la ventaja de mantener una seguridad limitada para la fuerza naval en caso de ataques aéreos, mientras permitía alguna acción militar abierta. Pero significaba que la principal fuerza de desembarco tenía que pasar más tiempo en el mar, con malas condiciones climáticas, donde los riesgos de un ataque por aire seguían siendo considerables"

3. "Establecer una cabeza de playa en las Islas en cuanto llegaran los buques procedentes de Ascensión. Sería políticamente interesante, dado que se trataba de una acción rápida que mantendría su ímpetu. Pero dejaba muy poco tiempo para reunir información y para operaciones de las fuerzas especiales en las Islas, sin contar con que no dejaba ningún margen para establecer la superioridad naval y aérea. También situaba en tierra a las fuerzas terrestres, con gran riesgo."

El 19 de abril, con el regreso de HAIG a WASHINGTON y con el imperativo político de seguir adelante con rapidez, los planificadores se vieron obligados a apelar a la opción Nº 3, que en Ascensión ya había sido la mas discutida y la menos apoyada. Para esta fecha, el Almirante WOODWARD, que había zarpado con el "HERMES" rumbo al Sur el día anterior, presionaba sobre el General THOMPSON y su EM, por la necesidad de un urgente planeamiento y la rápida zarpada de la Fuerza Anfibia de Ascensión.

La disputa de WOODWARD con los Comandantes Terrestres habría sido una constante en las discusiones de planeamiento a bordo del "FEARLESS", en los días anteriores. En el primer documento de Ascensión, se estableció como SUPOSICION para la realización del desembarco, la obtención de la superioridad aérea (para nuestra doctrina "considerable superioridad aérea" es un "requerimiento en el poder relativo"). WOODWARD había sostenido que esa era una responsabilidad de la ARMADA y no de los Comandantes terrestres, y él proponía un desembarco en PORT NORTH en la Gran Malvina (ver ANEXO "D") a 185 Km de PUERTO ARGENTINO, desde donde con una Base Aeronaval avanzada se obtendría la superioridad aérea.

Tan tensas y acaloradas llegaron a ser las discusiones, que posiblemente a esto se debío la presencia del ALTE.FIELDHOUSE en Ascensión el día 17 de abril y la aceptación por parte de WOODWARD de dejar de lado el desembarco en PORT NORTH.

También se debieron barajar otras alternativas, como la propuesta por el S.A.S., con una incursión tipo ENTEBBE, aterrizando en PUERTO ARGENTINO.

De esta operación se llegó hasta realizar algún ensayo en un aeródromo de Escocia, pero fué rápidamente desechada al conocerse los efectivos en el aeropuerto de PUERTO ARGENTINO.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 15

A partir de este momento el Gral. THOMPSON y su EM, apreciaron y concluyeron probablemente en lo siguiente:

1º) El desembarco en fuerza frente a PUERTO ARGENTINO era APTO - MUY POCO FACTIBLE e INACEPTABLE.

Un documento al respecto concluía asi:

"dado el desequilibrio de la relación de fuerzas...y nuestra limitada capacidad de asalto...un ataque frontal en Port Stanley tendría muy pocas probabilidades de éxito".

Dos apreciaciones separadas, una efectuada por el estado mayor de JEREMY MOORE y otra preparada para el gabinete, habían llegado independientemente a la misma conclusión.

Por otro lado, un documento preparado en WHITE HALL, les había hecho conocer que un 10% de bajas sería aceptable, pero no un 20%.

2º) El desembarco en alguna bahía próxima a PUERTO ARGENTINO era APTO - POCO FACTIBLE y POCO ACEPTABLE.

Los lugares que se consideraron, con mas firmeza fueron URANIE BAY o COW BAY (ver ANEXO "D").

Finalmente el Gral. THOMPSON, a quien preocupaban los contraataques argentinos, desechó esta alternativa y su pensamiento quedó reflejado en un documento de planeamiento de la siguiente manera:

"El desequilibrio de fuerzas, la falta de capacidad de ataque inicial y la subsiguiente incapacidad de mantener un rápido ritmo de avance a campo traviesa con adecuado apoyo de fuego durante el tiempo necesario, excluye un ataque a Port Stanley por parte de la 3ra Brigada de Comando (sin refuerzos) en cualquier plazo dado. La fuerza de desembarco, tal como está constituída en este momento, no puede retomar Port Stanley".

3º) El desembarco en algún sitio alejado de PUERTO ARGENTINO, que pudiera ser conquistado y consolidado fácilmente y desde el cual avanzar luego hacia PUERTO ARGENTINO.

Las opciones eran ahora sobre las bahías que reunieran estas características en la Isla SOLEDAD, incluída LOW BAY que era propiciada por el Alte. WOODWARD, y entre las cuales se encontraba SAN CARLOS.

Por profesionalismo, inspiración o suerte, la RESOLUCION BASICA de la CABEZA DE PLAYA recayó en SAN CARLOS, que con las ventanjas ya enunciadas, demostró que esto era APTO-FACTIBLE y ACEPTABLE.

8.2. <u>EL PLAN Y LAS OPERACIONES DE DESEMBARCO EN SAN CARLOS</u>.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 14/16

8.2.1. EL PLAN.

El día 13 de mayo, a bordo del HMS "FEARLESS" a 900 millas de PUERTO ARGENTINO, el Comandante de la 3ra. Brigada de Comandos de la Real Infantería de Marina, Gral THOMPSON, impartía la órden para el desembarco.

La misma contemplaba básicamente lo siguiente: (N.I. 1 - B - 8 y Ø468).

1) MISION: DESEMBARCAR EN EL COMPLEJO PUERTO SAN CARLOS/ BAHIA AJAX y ESTABLECER UNA CABEZA DE PLAYA PARA LA POSTERIOR PROYECCION DE OPERACIONES TERRESTRES.

2) PLAN GENERAL: (Ver ANEXO "E")

a) Desembarco nocturno en tres (3) FASES:

1ra FASE: Asalto simultáneo por superficie del 40 CDO. y el 2 PARA, que ocuparían SAN CARLOS/ MONTE VERDES y MONTE SUSSEX respectivamente.

2da FASE: El 45 CDO y el 3 PARA ocuparían respectivamente, el complejo BAHIA AJAX y las instalaciones del PUERTO SAN CARLOS.

3ra FASE: Helidesembarco de la artillería de campaña y artillería antiaérea para dar protección y asegurar la CABEZA DE PLAYA.

b) El 42 CDO permanecería como RESERVA de la FD a bordo del SS "CANBERRA".

c) Equipos del S.A.S. llevarían a cabo operaciones de diversión en proximidades de PRADERA DEL GANSO.

Se aprecia que este PLAN, contemplaba además, dos SUPOSICIONES:

1) Que las condiciones meteorológicas (baja visibilidad y bajo plafond) impedirían la operación de aeronaves argentinas, durante la aproximación de la F.T.A. y el día "D".

2) Que en la zona y en las playas de desembarco no existirían Fuerzas defensoras significativas.

En relación con esto, también se aprecia que este E.E.I. fue satisfecho por una patrulla del SBS que desembarcó en SAN CARLOS el día 1º de mayo y permaneció en el lugar hasta cinco días antes del desembarco, informando sobre la ausencia de Fuerzas argentina y que las playas estaban indefensas. (El arribo de las dos Secciones del R.I. 25 es posterior a la retirada de los SBS).

GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 17

8.2.2. LAS OPERACIONES.

El 18 de mayo, el poder político da la autorización para el desembarco en la primera oportunidad favorable y en esta misma fecha se produce el encuentro de los buques de transporte con el Grupo de Portaaviones y su escolta.

El 19 de mayo comienza el trasbordo desde el "CAMBERRA", del 40 CDO al HMS "FEARLESS" y del 3 PARA al HMS "INTREPID". Las otras Unidades iban embarcadas en los siguientes buques:

RFA "STROMNESS"..............45 CDO.

MV "NORLAND"............... 2 PARA.

SS "CANBERRA"..............42 CDO.

Con las últimas luces del día 19 de mayo la FTA cruza la línea de la zona de exclusión total (TEZ) rumbo a la boca norte del estrecho de SAN CARLOS y durante todo el 20 de mayo continúa con la derrota prevista y al amparo de las condiciones meteorológicas pronosticadas, las que comienzan a cambiar con las primeras horas de oscuridad. A 00.30 horas del 21 de mayo la FTA se encuentra en la entrada del estrecho y con un cielo totalmente despejado de nubes.

También respecto de las fuerzas defensoras algo había cambiado de lo informado por la primera patrulla del SBS. En efecto, en la víspera del desembarco, cuatro hombres del SBS desembarcados desde el HMS "BRILLIANT" para efectuar una última comprobación, regresaron informando que habían localizado una Fracción argentina en Promontorio GUEMES (FANNING HEAD).

Se decidió continuar con el plan original y con el agregado de un desembarco subrepticio pre hora "H" de veinticinco hombres del SBS con la misión de eliminar a los efectivos localizados en FANNING HEAD.

Aproximadamente entre Ø13Ø y Ø3ØØ horas comienzan las operaciones del MOVIMIENTO BUQUE A COSTA (no se ha podido determinar con precisión este dato, ni la hora "H" prevista en el plan) y las primeras EDM_S se dirigen a las playas AZUL 1 y AZUL 2 con los SCORPIONS y SCIMITARS de los BLUES y ROYALS en sus proas, para apoyar con sus fuegos la eventualidad de que hubiese oposición al desembarco. A partir de este momento, en líneas generales, las operaciones se desarrollan de acuerdo con lo planeado, pero se registran las siguientes fallas o imprevistos:

1) Los efectivos del SBS que debían eliminar la Fracción de FANNING HEAD, no pueden cumplir con su objetivo en forma subrepticia y luego de entrar en combate por el fuego deben apelar al apoyo de FUEGO NAVAL para conquistar la posición, con la consiguiente pérdida del factor SORPRESA.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 17

2) Al momento de comenzar a inundar el dique del HMS "FEARLESS" se averió una bomba del sistema de lastre y achique, lo que dificultó y demoró la salida de las lanchas con los efectivos del 40 CDO.

3) Por falta de adiestramiento y por las características del MV "NORLAND" (buque mercante) los efectivos del 2 PARA encontraron dificultades para trasbordar a las embarcaciones de desembarco, y tuvieron un herido de consideración (fractura de pelvis) por una caída.

4) Descoordinación y demoras para alcanzar la LINEA DE PARTIDA. El 40 CDO y el 2 PARA debían cruzarla juntos para arribar coordinadamente a AZUL 1 y AZUL 2 respectivamente, pero luego de una (1) hora de retraso, se autorizó al 40 CDO a cruzarla solo. La demora del 2 PARA se debió a que la "ola" fue erróneamente guiada en una dirección equivocada.

5) Errónea información de las playas. Tanto el CDO 40 como el 3 PARA encontraron en sus respectivas playas AZUL 1 y VERDE, peligrosos afloramientos de rocas, que los obligó a vadear aguas profundas y buscar otros lugares para el desembarco de los SCORPIONS/SCIMITARS.

6) Los efectivos del 3 PARA al desembarcar en PUERTO SAN CARLOS toman conocimiento que hasta la noche anterior habían permanecido en ese lugar efectivos argentinos del orden de 40/60 hombres y que luego se replegaron.

Se estima que por una errónea apreciación de las capacidades de esta Fracción dentro de la CABEZA DE PLAYA, no se adoptaron medidas para su aniquilamiento o neutralización y esto motivó que durante la mañana, estos mismos efectivos (Ca (-) del RI 25 Tte. ESTEBAN), que se encontraban a menos de dos (2) kilómetros al Este de PUERTO SAN CARLOS, les produjeran el derribo de dos (2) helicópteros GAZELLE sobre CAMERONS POINT, cuando se encontraban escoltando un SEA KING que desembarcaba misiles RAPIER.

A partir de mediodía, los buques en el estrecho de SAN CARLOS, reciben sucesivos ataques aéreos (ver ANEXO "A") y con las últimas luces del día "D" ya se encontraban en tierra 3000 hombres y se habían descargado 1000 toneladas de carga. El PUESTO DE COMANDO de la 3ra Brigada (FD) funcionaba en tierra (ESTAB. SAN CARLOS) desde las 20 30 hs.

El día 22 de mayo, se continúa la consolidación de la C.P. y entra en posición la Ba. T. del R12 (DA) con doce (12) lanzadores de misiles RAPIER antiaéreos. También se encuentran en posición cuatro (4) Baterías de Artillería de Campaña.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº R

Al finalizar el tercer día, la cabeza de playa se encuentra completamente consolidada.
Se había completado el desembarco de 5.500 hombres y 5.000 toneladas de carga.
Las instalaciones de BAHIA AJAX ya estaban funcionando como AREA LOGISTICA PRINCIPAL (ZAP/ZAL) y lo continuarían haciendo en esta condición hasta el final de la CAMPAÑA.

9. PROYECCION DE LA ACCION OFENSIVA DESDE LA CABEZA DE PLAYA.

El 26 de mayo, el Gral. THOMPSON recibe la orden de Londres, de continuar de inmediato las operaciones terrestres hacia PUERTO ARGENTINO. Se aprecia que este imperativo político era contrario a la opinión del Comandante de la 3ra Brigada, quien probablemente deseaba esperar el arribo de la 5ta Brigada, y recién comenzar las operaciones desde la CABEZA DE PLAYA.

En la apreciación efectuada por THOMPSON y su E.M., se resolvió:

1º) La conquista de DARWIN, PRADERA DEL GANSO, que si bien no se encontraba en la ruta directa a PUERTO ARGENTINO, representaba una amenaza para el flanco y para la cabeza de playa. Se estima que además de estas consideraciones, se buscó un objetivo relativamente poco defendido y sobre el cual lograr un triunfo rápido y resonante.

2º) Iniciar el envolvimiento hacia PUERTO ARGENTINO. El CDO 45 se desplazaría y ocuparía la FACTORIA DOUGLAS, y simultáneamente el 3 PARA haría lo mismo con TEAL INLET.

3º) Que el CDO 40 asumiría la defensa de la CABEZA DE PLAYA y el CDO 42 quedaría como RESERVA de la Brigada.

4º) Adelantar patrullas del SAS a MONTE KENT para cumplir tareas de Inteligencia.

9.1. ATAQUE A DARWIN - PRADERA DEL GANSO.

El 2º Batallón de Paracaidístas recibió la misión de conquistar este objetivo y fue convenientemente reforzado. Se le duplicó la asignación de ametralladoras (56 en total), se le dió una adecuada dosificación de misiles MILAN y se le agregó una Sección de Tiradores especiales (francotiradores). Para el ataque contaría ademas, con los siguientes apoyos: fuego naval los HMS "ANTRIM" y "ARROW", aéreo cercano con HARRIERS y los fuegos de una Sección de Artillería de Campaña (3 cañones de 105 mm.).

El 2 PARA inició su movimiento desde la C.P., la noche del 26 al 27 de mayo, precedido por una Compañía, y luego de una marcha a pié de 19 kilómetros ocupó CAMILLA CREEK HOUSE, donde se estima que estableció su ZONA DE APRESTO (ver ANEXO "F") y durante todo el día 27 se efectuaron los reconocimientos y los preparativos para el ataque.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 20

También durante este día se helitransporta la artillería y 200 toneladas de munición; y se lanzan intensos ataques aéreos de HARRIER sobre DARWIN y PRADERA DEL GANSO, donde es derribado una aeronave por la acción de la artillería antiaérea.

El plan inicial del Jefe del 2 PARA contemplaba un ataque nocturno y diurno, con tres (3) Compañías en primera línea y una (1) Compañía como Reserva (ver ANEXO "F").

Se cruzaría la LINEA DE PARTIDA PARA EL ATAQUE (LPA) el 280200 MAY. La Ca. "B" avanzando por el Oeste conquistaría BOCA HOUSE, la Ca. "A" por el Este conquistaría la zona de alturas y caserío de DARWIN, la Ca. "D" avanzaría en el centro del dispositivo con el Puesto de Comando de Batallón y la Ca."C" sería Reserva. Debían aprovecharse al máximo las horas de oscuridad y los primeros objetivos (DARWIN y BOCA HOUSE) tenían que estar conquistados antes del amanecer.

A la hora prevista, las Compañías de primera línea cruzan la LINEA DE PARTIDA con el apoyo de fuego naval del HMS "ANTRIM" y "ARROW", y al entrar al ítsmo chocan con las fracciones mas adelantadas de la defensa (a la altura de LAGUNA QUEMADA) siendo batidos por fuego de artillería. El avance es lento ante una resistencia creciente y a las 06.30 horas el ataque se encuentra prácticamente detenido, la Ca. "B" aferrada a 1.500 metros de su objetivo (BOCA HOUSE) y la Ca. "A" empeñada contra una posición defensiva en las alturas al norte de DARWIN. Esta situación se mantiene hasta 10.30 horas y es aqui donde se produce la contravertida muerte del Comandante del Batallón, Teniente Coronel JONES.

Una fuente (N.I. Ø468) indica que muere cuando al frente de sus hombres del Puesto de Comando, ataca una posición de ametralladoras que batía a la Ca. "A" desde las alturas de DARWIN. De ser esto cierto, se aprecia que fue un acto temerario y no acorde con la responsabilidad del Comando.

Otra fuente (N.I. 1-B-8 pág. 321) atribuye su muerte y la de su ayudante, cuando es derribado un helicóptero SCOUT por un PUCARA.

Al asumir el 2º Comandante, Mayor KEEBLE, apreció que la situación estaba precariamente equilibrada ("Teníamos bajas en el campo de batalla, necesitábamos mas munición en las posiciones de avanzada y la situación se estaba aproximando a una etapa muy peligrosa") y decide los siguientes cambios tácticos: Continuar el ataque sobre BOCA HOUSE con la Ca. "B" en forma frontal y empeñar sobre este mismo objetivo la Ca. "D" en un movimiento flanqueante, la Ca. "A" continuaría en sus posiciones hostigando DARWIN hasta la conquista de BOCA HOUSE y luego se abocarían a ese objetivo.

GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 21

El ataque se reinició con un intenso fuego de artillería y de misiles MILAN, y a mediodía los sobrevivientes de BOCA HOUSE y de las alturas de DARWIN se rendían.

El Mayor KEEBLE decidió trasladar el PUESTO DE COMANDO a las alturas de DARWIN y desde ese observatorio apreció y concibió lo siguiente, los dos obstáculos mas importantes habían caído y hasta PRADERA DEL GANSO a 2500 metros de distancia había menos defensas intermedias. Quedaban dos objetivos importantes por conquistar, la pista de aterrizaje y la zona de la ESCUELA.

Las Compañías "B" y "D" atacarían PRADERA DEL GANSO con un movimiento envolvente y frontal respectivamente, la Ca. "C" hasta ese momento Reserva, con el refuerzo de una Sección de la Ca. "A", atacaría la zona de la ESCUELA, donde se había localizado una importante posición defensiva con alrededor de cincuenta (50) hombres protegiendo dos puentes.

Al reiniciarse el ataque las Compañías "B" y "D" progresan sin mayor dificultad protegidos por Apoyo Aéreo Cercano y conquistan la pista de aterrizaje. Durante esta acción, un avión MC 33 MACCHI (TC MIGUEL) que concurrió en apoyo de las fuerzas defensoras, es derribado por un misil BLOW PIPE.

La Compañía "C" rodea ambos puentes y entabla un duro combate que finaliza con el aniquilamiento de todos los efectivos defensores. Se aprecia que esta polémica acción puede ser atribuible al odio despertado en los paracaidistas por la muerte de su Comandante y la gran cantidad de bajas sufridas, o bien por un supuesto incidente con una bandera blanca de rendición enarbolada en una trinchera y la posterior muerte de un Teniente y dos soldados, por el fuego de otra trinchera, situación que el propio Mayor KEEBLE minimiza convencido que fue un error debido a la confusión de la Batalla.

Lo cierto es que luego de este supuesto incidente, ninguno de los defensores que aún quedaban, sobrevivió y fueron aniquilados con granadas de mano y granadas de fósforo blanco, y al respecto KEEBLE dice "Supongo que hay que comprender que habíamos sufrido el incidente de la bandera blanca y que ya no perderían el tiempo intentando aceptar rendiciones. Entraron con mucha seguridad y sospecho que allí se mostró muy poca misericordia".

A media tarde solo faltaba conquistar el caserío de PRADERA DEL GANSO, pero el Mayor KEEBLE enterado de la presencia de 112 civiles decidió parlamentar mientras reforzaba sus posiciones y efectuaba reabastecimientos con el apoyo de la Compañía de apoyo logístico del CDO 42.

Entre esa noche y las primeras horas del día 29 de mayo, se producía la rendición de las Fuerzas argentinas.

El precio pagado por las Fuerzas británicas fue de 17 muertos y 34 heridos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 22

9.2. EL AVANCE HACIA PUERTO ARGENTINO. (Ver ANEXO "G")

Al atardecer del 27 de mayo el CDO 45 y el 3 PARA inician el movimiento hacia el ESTE para ocupar FACTORIA DOUGLAS y TEAL INLET respectivamente, lugares a los que arriban el 30 de mayo después de una marcha de 80 Km.. Entretando el Escuadrón "D" de la Unidad 22 del Regimiento SAS había establecido una base de patrulla en el MONTE KENT y estaba cumpliendo con el Plan de Colección de Información.

El 30 de mayo el Gral. MOORE asume el Comando de las Fuerzas Terrestres, y presionado por exigencias políticas, decide acelerar el avance hacia el ESTE, comenzándose este mismo día el traslado mediante helicópteros del CDO 42 (que estaba como Reserva) y parte de la artillería de campaña del R.29, para ocupar MONTE KENT y MONTE CHALLENGER.

El 1º de junio desembarca la 5ta Brigada de Infantería y el Comandante de las Fuerzas Terrestres decide destacarla de inmediato hacia el Sureste, manteniendo al CDO 40 en la defensa de la CABEZA DE PLAYA.

El Comandante de la 5ta. Brigada de Infantería (Gral WILSON) instala su Puesto de Comando en DARWIN y se aprecia que a partir de este momento adopta un proceder que revelaría egoísmos personales y desinteligencias en el accionar conjunto. Enterado que el ESTABLECIMIENTO FITZ ROY estaba desocupado, ordena al 2 PARA desplazarse para ocupar ese objetivo y en la noche del 4 de junio informa que parte de su Brigada "había realizado un sorprendente avance de 58 kilómetros y capturado los caseríos de FITZ ROY y BLUFF COVE". No se ha podido determinar si este cambio de orgánica (el 2 PARA estaba asignado a la 3ra Brigada de Comandos de la Real Infantería de Marina) fue autorizado o si "de hecho" pasó a depender del Gral WILSON, situación que se mantuvo hasta el final de la Campaña.

Ocupado ese objetivo, se estima que el Comandante de la 5ta Brigada comenzó a concebir apresurados y ambiciosos planes para el transporte de sus Unidades (tampoco se ha podido determinar aquí, si fueron autorizados u ordenados por su Comando Superior). Lo cierto es que con relación al buque "MONSUNEN" capturado en PRADERA DEL GANSO, dijo:

"Lo tendremos como nuestra marina privada mientras nos sea útil. Transportaré personal y municiones lo más rápido que pueda, para emprender lo que, en mi opinión, podría denominarse ofensiva final. En este gran salto adelante he cogido mi territorio y quiero consolidarlo".

El apresurado movimiento de las Unidades de la 5ta Brigada hacia FITZ ROY/BAHIA AGRADABLE, se hace de la siguiente manera:

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 23

1) La noche del 5 al 6 de junio los Guardias Escoceses son transportados en el HMS "INTREPID" desde SAN CARLOS hasta proximidades de la Isla BOUGAINVILLE, y desde ese lugar en EDM hasta BLUFF COVE luego de una penosa navegación de cinco horas con mar gruesa.

2) La noche del 6 al 7 de junio parte los Guardias Galeses son transportados en el HMS "FEARLESS" desde SAN CARLOS hasta proximidades de la Isla DIRECCION, y desde ese lugar en EDM hasta BLUFF COVE.

3) La noche del 7 al 8 de junio, el resto de los Guardias, excepto los GURKHAS que habían sido transportados por el "MONSUNEN" desde PRADERA DEL GANSO, son trasladados por los buques "SIR GALAHAD" y "SIR TRISTRAM" directamente hasta FITZ ROY. Se dicidió este cambio por lo complicado y riesgoso de la maniobra en las dos noches anteriores. Los buques navegarían sin escolta y deberían completar su descarga antes del amanecer.

   El desembarco se demoró mucho por las malas condiciones hidrográficas de las playas de FITZ ROY, por la poca disponibilidad de embarcaciones y también por la oposición de los Guardias Galeses a ser desembarcados en este lugar y tener que afrontar una marcha de 19 kilómetros (el puente de FITZ ROY ya había sido volado) hasta BLUFF COVE.

   Por consiguiente permanecieron en el "SIR GALAHAD" a la espera que se desocuparan las embarcaciones de desembarco que los trasladarían directamente a BLUFF COVE.

   La demora en el desembarco y la imprevisión de cobertura aérea y de defensa antiaérea, les significó a los británicos lo que ellos mismos denominaron "el desastre de BLUFF COVE" o "el día mas negro de la campaña" (ver ANEXO "A", día 8 de junio).

Para esta fecha (08 junio) el resto de las unidades de la Fuerza habían completado el dispositivo siguiente:

1) El CDO 42 desde el día 3 de junio, había completado su helitransporte y estaba asentado en MONTE KENT y MONTE CHALLENGER.

2) El 3 PARA, desplazándose desde TEAL INLET, ocupaba la zona de ESTANCIA HOUSE desde el 3 de junio.

3) El CDO 45, desplazándose desde DOUGLAS vía TEAL INLET, se encontraba asentado al oeste de MONTE KENT.

4) La artillería de campaña (5 baterías del RA 29 y RA 4) había sido trasladada a proximidades del MONTE KENT, con una asignación de munición de mil (1000) proyectiles por boca de fuego.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 24

10. LA BATALLA FINAL.

10.1. EL PLAN.

El Comandante de las Fuerzas Terrestres (Gral MOORE), según sus propias palabras, con "la presión que se ejercía sobre el Almirante WOODWARD y sobre mí, para continuar adelante y rematar las operaciones" y preocupado por que "También necesitaba apresurar las operaciones debido a que, por muy estupendas que fuesen mis tropas, cuanto mas tiempo permaneciesen en las montañas con un intervalo de 50 millas entre ellas y su base administrativa, mayor deterioro sufrirían con la llegada del invierno", decide iniciar las operaciones para la conquista de PUERTO ARGENTINO.

El plan contemplaba una maniobra en tres (3) FASES.

FASE 1: La noche del 11 al 12 de junio la 3ra Brigada de Comandos efectuaría un ataque nocturno con tres (3) Batallones, para la conquista de: MONTE LONGDON (3 PARA), MONTE HARRIET (CDO 42) y MONTE TWO SISTERS (CDO 45).

FASE 2: La noche del 12 al 13 de junio la 5ta Brigada continuaría con otro ataque nocturno para la conquista de: WIRELESS RIDGE (2 PARA), MONTE TUMBLEDOWN (Guardias Escoceses) y MONTE WILLIAMS (GURKHAS).

FASE 3: Finalmente el Batallón de Guardias Galeses con el refuerzo de dos (2) Compañías del CDO 40 (sustraídas de la DEFENSA de la CABEZA DE PLAYA), debía conquistar SAPPER HILL.

Del análisis al mencionado plan, se aprecia que además de los lógicos aspectos tácticos del problema militar en consideración, el Gral. MOORE habría tenido en cuenta otros aspectos tales como:

1) Evitar la creación o agudización de problemas "conjuntos" entre las dos Brigadas, dando una equilibrada participación a ambas.

2) Permitir que todas las Unidades entraran en combate y obtener parte de la gloria de la victoria, tan importante para las respectivas historias de las mismas (CDO 40 y Guardias Galeses en la FASE 3).

10.2. LAS OPERACIONES.

Tal como estaba programado, la noche del 11 al 12 de junio la 3ra Brigada inicia su ataque con el apoyo de cinco (5) Baterías de Artillería de Campaña (30 bocas de fuego) y con el fuego naval de cuatro buques en apoyo directo:

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 25

HMS "AVENGER"..............3 PARA (LONGDON)

HMS "GLAMORGAN"............CDO 45 (TWO SISTERS)

HMS "YARMOUTH".............CDO 42 (HARRIET)

HMS "ARROW"................Escuadrón SAS (Alt. MURRELL)

En el NORTE el 3 PARA luchó duramente para conquistar el escabroso terreno de MONTE LONGDON que era defendido por una Compañía del RI 7 y una Sección de Ametralladoras 12,7 mm.de la Infantería de Marina. Logró su objetivo al precio de 14 muertos y 35 heridos.

En el CENTRO el CDO 45 encontró dificultades para neutralizar una Sección de Ametralladoras MAG que con una Compañía del RI 4, defendían TWO SISTERS. Tuvieron 4 muertos y 8 heridos.

En el SUR el CDO 42, aprovechando una brecha dentro de los campos minados, realizó un ataque envolvente y conquistó por la retaguardia MONTE HARRIET, que era defendido por el resto del RI.4 del cual se tomaron mas de 200 prisioneros. El CDO 42 tuvo 1 muerto y 13 heridos.

Con las primeras luces del 12 de junio, todos los objetivos de la FASE 1 habían sido conquistados. El precio total de esta FASE fue de 39 muertos y 56 heridos, incluídos 20 muertos del HMS "GLAMORGAN" que recibió un impacto de EXOCET lanzado por una Batería costera.

No se ha podido determinar con exactitud, la demora de veinticuatro horas para la FASE 2, la causa aparente fue de: "contar con mas tiempo para los preparativos", y finalmente el ataque se lanzó la noche del 13 al 14 de junio.

En el NORTE el 2 PARA con el apoyo de los SCORPIONS y SCIMITARS de los "BLUES y ROYALS", progresó sin mayores dificultades para la conquista de WIRELESS RIDGE.

En el SUR, el Batallón de Guardias Escoceses debió "librar una dura lucha para capturar MONTE TUMBLEDOWN, contra un Batallón de Infantería de Marina argentina, cuyos nidos de ametralladoras fuertemente defendidas opusieron encarnizada resistencia durante varias horas". Conquistado este objetivo al amanecer, el Batallón de GURKHAS progresó sin mayor resistencia sobre MONTE WILLIAMS.

Simultáneamente, en las primeras horas del día 14, según la publicación "WHO DARES, WINS" (FONTANA-COLLINS, 1983), "El ataque final a la capital contó también con lo que se llamó una "operación suicida", que desembarcó frente mismo a la población, escudándose en el "BAHIA PARAISO", que servía de buque hospital".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 26

Se aprecia que esta operación es la que se lanzó a 0130 hs. del día 14, con Fuerzas Especiales (posiblemente SBS) con botes de goma, sobre la costa norte de la península de la ARMADA. El movimiento fue oportunamente detectado por el A.R.A." ALTE. IRIZAR" y rechazado por dos (2) Secciones de I.M. que estaban en posición en ese lugar.

Las pérdidas británicas en esta FASE fueron de 20 muertos y ninguna de las fuentes consultadas precisa la cantidad de heridos.

La FASE 3 (SAPPER HILL), según el Alte FIELDHOUSE (N.I. Ø395) nunca se llegó a lanzar y menciona que "Advirtiendo que las fuerzas argentinas estaban derrotadas, el Gral MOORE lanzó dos Batallones en persecución, para realizar el envolvimiento de las afueras de PUERTO STANLEY lo más rápidamente posible".

Un ataque a SAPPER HILL, en realidad se concretó aproximadamente a 13ØØ horas del día 14 de junio, en oportunidad que ordenado el repliegue del BIM5 sobre PUERTO ARGENTINO y cuando lo hacía la última Sección de Tiradores, esta Fracción recibe un ataque helitransportado que rechaza y logra desprenderse.

Se aprecia que este ataque puede haber sido el "bautismo de fuego" y el "consuelo" de las Unidades previstas para la FASE 3 (Dos (2) Compañías del CDO 40 y Guardias Galeses) y que eran las únicas que no habían entrado en combate en toda la campaña.

Finalmente las tropas británicas avanzaron hasta los límites de PUERTO ARGENTINO donde recibieron la orden de detenerse y disparar solo en defensa propia. A las 2Ø59 hora local, el General MOORE aceptó la rendición del General MENENDEZ y sus tropas en las dos islas.

La victoria se alcanzó, según fuentes británicas, al precio de:

1) Doscientas cincuenta (250) bajas mortales por acciones en el aire, en el mar y en tierra.

2) Seis (6) buques hundidos (HMS "SHEFIELD", HMS"ARDENT" , HMS "COVENTRY", HMS "ANTELOPE", RFA "SIR GALAHAD" y SS "ATLANTIC CONVEYOR").

3) Catorce (14) buques averiados o seriamente averiados por los ataques aéreos y por el lanzamiento desde tierra de un misil EXOCET.

4) Treinta y cuatro aeronaves perdidas por el fuego antiaéreo, en los hundimientos y por accidentes.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 27

11. APRECIACIONES FINALES.

La presente recopilación y análisis del accionar británico, permitirá seguramente extraer conclusiones respecto de su doctrina y de sus procedimientos.

Independientemente de ello, las siguientes afirmaciones se consideran lícitas:

1) La decisión política de emprender la operación militar para la reconquista de los archipiélagos en el Atlántico Sur, fue tomada desde el principio de la crisis.

2) De lo anteriormente expresado, en consecuencia el esfuerzo militar no tuvo límites.

3) Obviamente, el factor costo de la operación, mas allá de su APTITUD y FACTIBILIDAD, ha sido ACEPTABLE teniendo en cuenta los objetivos políticos internos y los externos en el marco de la ORGANIZACION DEL TRATADO DEL ATLANTICO NORTE (OTAN), que pudo haber perseguido Gran Bretaña.

4) A la Real Armada (ROYAL NAVY) en particular, la guerra del Atlántico Sur, le sirvió para revitalizar y en algunos casos revertir decisiones políticas ya adoptadas que institucionalmente no la beneficiaban.

5) El accionar conjunto de las FUERZAS ARMADAS británicas, ciertamente evidencia puntos de fricción que no han podido ser disimulados en todos los casos.

6) En el orden de las técnicas y de las tácticas para el empleo de los medios de Infantería de Marina, de los anfibios y de los terrestres; no se ha evidenciado originalidad ni sorpresa alguna.

7) Para el enemigo británico, el costo de esta operación y la capacidad de su oponente, estuvieron en realidad por encima de sus presunciones.

ANEXOS: "A" - CRONOLOGIA ENEMIGA

"B" - COMPOSICION DE LA FUERZA DE TAREAS BRITANICAS.

"C" - PROBABLE ORDEN DE BATALLA DE LAS FUERZAS TERRESTRES.

"D" - ALGUNOS LUGARES DE DESEMBARCO CONSIDERADOS Y PUNTOS DONDE FUERON DESEMBARCADAS PATRULLAS DEL SAS/SBS.

"E" - DESEMBARCO EN SAN CARLOS.

"F" - ATAQUE A DARWIN - PRADERA DEL GANSO.

"G" - AVANCE HACIA PUERTO ARGENTINO Y BATALLA FINAL.

"H" - RECONQUISTA DE GEORGIAS.

"I" - NOTAS ACLARATORIAS.

"J" - GLOSARIO.

ANEXO "A"

CRONOLOGIA ENEMIGA

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 28

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
25 MAR	Ø395	El Alte. FIELDHOUSE visita en GIBRALTAR los buques que participan en el Ejercicio SPRINGTRAIN.
29 MAR	Ø395	El Alte FIELDHOUSE antes de regresar a su Cuartel General en NORTHWOOD, ordena al Comandante de la 1º flotilla Contraalmirante JOHN WOODWARD que se prepare para destacarse al Atlántico Sur con una agrupación adecuada de buques, en caso de ser esto necesario.
29 MAR	Ø395	El submarino HMS "SPARTAN" es segregado del Ejercicio Springtrain, con la orden de apertrecharse en GIBRALTAR para su despliegue al Atlántico Sur. Posteriormente, el 30 de marzo el HMS "SPLENDID" recibió órdenes de desplegarse desde FASLANE. También, pocos días después, zarpó un tercer submarino nuclear, el HMS "CONQUEROR". Todos completaron sus pertrechos de guerra en un plazo de 48 horas de recibida la orden.
31 MAR	Ø395	El Alte FIELDHOUSE recibe instrucciones de efectuar secretamente los preparativos para la organización de una Fuerza de Tarea destinada a operar en el Atlántico Sur. (El 2 de abril, se dio autorización para que los preparativos fueran realizados públicamente).
02 APR	Ø395	Se da la orden de alistamiento inmediato, a los Portaaviones HMS "HERMES" y HMS "INVINCIBLE", junto con el buque de asalto anfibio HMS "FEARLESS", dos Fragatas, dos buques de desembarco logístico, la Brigada 3 de Comandos de la Real Infantería de Marina y el apoyo logístico necesario.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 29

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
05 APR	Ø395	El HMS "HERMES" con los Escuadrones Aeronavales 826, parte del 846 y el 800 - y el HMS "INVINCIBLE" con los Escuadrones Aeronavales 820 y 801 - zarpan de PORTSMOUTH. El Almirante WOODWARD, izando su insignia en el HMS "ANTRIM", recibió órdenes de zarpar del área de GIBRALTAR, rumbo a ISLA ASCENSION junto con otros 6 destructores y fragatas.
05 APR	1-B-8	La 3ª Brigada de Comandos completa su alistamiento. La misma está compuesta por 4.820 hombres y con cuatro unidades básicas: los Comandos 40, 42 y 45, así como el 3º Batallón de Paracaidístas, que le fué asignado. La Brigada embarcó en el HMS "FEARLESS"(CG de la Brigada), el Crucero de línea SS "CAMBERRA" (Comandos 40 y 42, 3º Batallón Paracaidísta), MV ELK, LSL,$_s$:SIR GALAHAD, SIR LANCELOT, SIR PERCIVAL (Cía,PLM y SV del 45 Comando), SIR GERAINT, RFA $_s$ STROMNESS y RESOORGE (Cía. Z y Comando 45).
07 APR	Ø395	El Jefe de Estado Mayor de la Defensa ordena al Alte FIELDHOUSE planificar la recuperación de GEORGIAS DEL SUR y desplegar las fuerzas necesarias para lograr este objetivo. El Capitán de Navío B.G. YOUNG, Comandante del HMS "ANTRIM", fue nominado Comandante del Grupo de Tarea asignado a dicha misión. Entre las otras unidades implicadas en esta operación se incluían el HMS "ENDURANCE" y el HMS "PLYMOUTH"; posteriormente el HMS "BRILLIANT",el RFA "TIDESPRING",la Compañía M de la Unidad 42 de Comandos de la Real Infantería de Marina,elementos del Regimiento S.A.S.(Special Air Service)y del S.B.S.(Special Boat Squadron).Ademas se ordenó al HMS "CONQUEROR" patrullar frente a la isla,con el fin de impedir cualquier refuerzo.Los aviones de reconocimiento marítimo Victor de la R.A.F., apoyados por los aviones-cisterna Victor y los Nimrod,barrieron las áreas marítimas desde GEORGIAS DEL SUR hasta la costa argentina,entre los días 20 y 25 de abril,con el fin de dar la alerta temprana de los movimientos navales hostiles.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 30

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
07 APR	Ø395 Ø456	El Gobierno Británico anuncia el establecimiento de una Zona de Exclusión Marítima, en un radio de 200 millas náuticas medidas desde el centro de las Islas MALVINAS, que se haría efectiva a todos los buques de guerra y naves auxiliares navales argentinas, a partir de las 04.00 GMT del 12 de abril. Inicialmente, la zona de exclusión fue puesta en vigencia por submarinos que fueron desplegados con el fin de cubrir los accesos a PUERTO ARGENTINO y al Estrecho de SAN CARLOS.
09 APR	1-B-8 Pág.335 1-B-8 Pág.313	Zarpan de PORTSMOUTH el SS "CANBERRA" y los buques de la Fuerza Anfibia. Esta fuerza seguía a los Destructores y Fragatas que escoltaban, hasta la Isla de ASCENSION, a los Portaaviones "INVINCIBLE" y "HERMES", con sus 20 aviones SEA HARRIER (SHAR), 14 Helicópteros SEA KING y la Cía A del Comando 40. La Cía.M del Comando 42, había embarcado en el HMS "ANTRIM" y RFA "TIDESPRING, y navegaba por la proa hacia las GEORGIAS DEL SUR. El LSL SIR "TRISTRAM" se incorporaría desde CANADA a la fuerza anfibia, mientras las Cías. X é Y del Comando 45, fueron aerotransportadas a ASCENSION. NOTA: Existe divergencia sobre la fecha de zarpada. El Almirante FIELDHOUSE indica el 06 APR (Documento N.I. Ø395) y el SIPRI YEARBOOK- 1983 menciona el 05 APR.
14 APR	Ø452	Se envían al sur al HMS "BRILLIANT" y 4 DD/FF
15 APR	Ø395	El Contraalmirante WOODWARD transfiere su insignia al HMS "HERMES".
16 APR	Ø452	"HERMES" e "INVINCIBLE" en Isla ASCENSION.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 31

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
16 APR	1-B-8	El Contraalmirante J.F.WOODWARD, llega al HMS "FEARLESS", para estudiar la situación con el Comodoro de Guerra Anfibia (COMAW), Comodoro M.C. CLAPP, y el Jefe de la 3º Brigada de Comandos, General de Brigada, H.A. THOMPSON.
17 APR	Ø456 1-B-8	"FEARLESS" en ASCENSION. Se efectúa una segunda reunión a bordo del HMS "HERMES", en la que estuvo presente el Comandante de la Flota (CINCFLEET) Almirante SIR JOHN FIELDHOUSE. Una de las decisiones tomadas fué la de no emplear al "HERMES" como un LPH, sino como "portaharriers", lo que determinó al Mando de la Brigada y al COMAW,utilizar al SS "CANBERRA" como un "lujoso" LPH.
18 APR	1-B-8	La Ca.A del Comando 40 desembarca del HMS "HERMES", y éste zarpa con once (11) buques de escolta, seguido mas tarde por otros siete (7), para imponer la ZONA DE EXCLUSION TOTAL (TEZ) y conseguir la superioridad aérea antes del desembarco.
18 APR	1-B-8	En Isla ASCENSION la 3º Brigada de Comandos (Ref) continúa con el adiestramiento así como con el embarque selectivo de equipo y abastecimientos en los LSL,s y en el MV ELK. En este último buque se construye una plataforma para helicópteros SEA KING.
21 APR	Ø395 1-B-8	Se inician las operaciones para la reconquista de GEORGIAS, con la infiltracción de patrullas del SAS y SBS.
25 APR	Ø395 1-B-8	A las 17,15 hora local se produce la rendición de los efectivos defensores de GRYTVIKEN
30 APR	1-B-8	Zarpan de Isla ASCENSION rumbo al Sur el MV ELK y los LSL,s transportando abastecimientos, vehículos y equipos de la F.D. Son escoltado por el HMS "ANTELOPE"

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 32

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
30 APR	Ø395 Ø456	Con el arribo de la Fuerza de Portaaviones al área de operaciones, el Gobierno Británico declara e impone la ZONA DE EXCLUSION TOTAL (TEZ).
01 MAY	Ø395 Ø456	Un avión VULCAN de la RAF que había salido de Isla ASCENSION, ataca el aeropuerto de PUERTO ARGENTINO mediante un bombardeo nocturno, abriendo un crater en la pista. La salida, de 16 horas de duración, fue apoyada por aviones-cisterna Victor y aviones Nimrod, y fue la primera de cinco misiones de los VULCAN dirigidas contra el aeropuerto y las instalaciones de radar adyacentes. Posteriormente, esa misma mañana, aviones SEA HARRIER atacaron las pistas de aterrizaje de PUERTO ARGENTINO y DARWIN. A la noche los HMS "GLAMORGAN", "ARROW" y "ALACRITY" efectúan bombardeo naval sobre el aeropuerto de PUERTO ARGENTINO. Este día, el Grupo de Transportes, efectúa una importante demostración simulando un desembarco anfibio frente a PUERTO ARGENTINO con el objeto de obtener información de la posición defensiva. Son desembarcadas las primeras patrullas de SAS y SBS. Posteriormente otras patrullas son infiltradas por helicópteros o embarcaciones menores procedentes de los buques de superficie y del submarino HMS "ONYX". (Ver Anexo "D").
02 MAY	Ø452	Es hundido el Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO". Según el Alte WOODWARD, procuró "por primera y única vez en toda la campaña, introducir un cambio importante en las Reglas de Enfrentamiento para permitir que el "CONQUEROR" atacase al "BELGRANO" fuera de la Zona Reservada".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 33

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
03 MAY	Ø395	El A.R.A. "SOBRAL" que abre fuego sobre un helicóptero SEA KING, es atacado con misiles SEA SKUA lanzados desde helicópteros LYNK. Según el Alte FIELDHOUSE esta "patrullera fue hundida" y "una segunda patrullera fue tambien atacada y averiada por misiles lanzados por helicópteros".
04 MAY	Ø395	El HMS "SHEFFIELD" estacionado 60 millas de la costa SE de las Islas MALVINAS, cumpliendo una misión de piquete antiaéreo, es atacado por dos misiles EXOCET lanzados por dos aviones SUPER ETENDARD. Un misil lo impactó por la banda de estribor y entró por el centro. Cuatro horas y media después se da la orden de abandonar el buque. Veinte tripulantes perdieron la vida y el HMS "SHEFFIELD" se hundió, finalmente, el 10 de mayo al ser remolcado en mar gruesa.
04 MAY	Ø395	Segunda incursión de aviones VULCAN contra el aeropuerto de PUERTO ARGENTINO. Tres (3) SEA HARRIER atacan la pista de aterrizaje de DARWIN y sufren la primera pérdida de una aeronave por la acción antiaérea.
05 MAY	1-B-8	Arriban a Isla ASCENSION y se unen a la Fuerza Anfibia el HMS "INTREPID" y el SS "ATLANTIC CONVEYOR", transportando éste último HARRIERS, WESSEXS, CHINOOKS y una gran cantidad de equipo de ingenieros y de material de campaña.
06 MAY	Ø395	Dos (2) SEA HARRIER del HMS "INVINCIBLE" sufren un accidente y mueren ambos pilotos.
07 MAY	1-B-8	Arriba a Isla ASCENSION y se incorpora a la 3º Brigada de Comandos, el 2º Batallón de Paracaidístas, transportado en los transbordadores MV NORLAND y EUROPIC FERRY.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 34

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
07 MAY	Ø456	El Gobierno Británico comunica que cualquier buque de guerra o avión militar argentino que salga de las 12 millas de la costa, será considerado hostil.
08 MAY	1-B-8	A 22ØØ horas zarpa de ASCENSION con rumbo Sur la FD (3º Brig.Reg.) que es transportada y escoltada por los siguientes buques: HMS "FEARLES", HMS "INTREPID", SS "CANBERRA", SS ATLANTIC CONVEYOR", HMS"ARGONAUT" , HMS "ARDENT", MV"NORLAND" y MV "EUROPIC FERRY".
09 MAY	Ø395	El pesquero "NARWAL" es atacado por aviones SEA HARRIER. Los sobrevivientes son restacados por una partida de abordaje del HMS "INVINVIBLE".
09 MAY	Ø395	Un helicóptero PUMA es derribado por un misil SEA-DART lanzado desde el HMS "COVENTRY".
10 MAY	Ø395	Si bien no se trató de una Zona de Exclusión, en esta fecha se instituyó un Area de Control Terminal con un radio de 100 millas náuticas en torno a la Isla ASCENSION, lo que fue notificado formalmente a la autoridad internacional competente; esta medida exigía la notificación previa de los vuelos hacia y desde la isla, al igual que de los sobrevuelos; en consecuencia, ayudando a la organización de la defensa aérea, al mismo tiempo que al control del tráfico aéreo.
11 MAY	Ø395	Durante la noche, el HMS "ALACRITY" en tránsito por el estrecho de SAN CARLOS, descubre al transporte "ISLA DE LOS ESTADOS" frente a puerto HOWARD.Le lanza un proyectil iluminante y al rehusar detenerse, es atacado con fuego de artillería de 4,5". Explotó y se hundió.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 35

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
12 MAY	Ø395	Desde SOUTHAMPTON zarpa el RMS "QUEEN ELIZABET" transportando la 5º Brigada. Los equipos y abastecimientos de la misma habían zarpado los días 8 y 9 de mayo a bordo del MV"NORDIC FERRY" y MV "BALTIC FERRY". El envío de esta Gran Unidad de Combate (GUC) como un despliegue adicional al ya efectuado con la Brigada 3 de Comandos, se debió al constante aumento de tropas argentinas en las islas. La fuerza elegida para este efecto, la Quinta Brigada de Infantería, al mando del Brigadier M.J.A. WILSON, que ya había desplegado dos de sus batallones orgánicos con la Brigada 3 de Comandos de la Real Infantería de Marina, pero que había retenido al primer Batallón del 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles, fue aumentada por el Segundo Batallón de Scots Guards (Guardias Escoceses), el Primer Batallón de Welsh Guards (Guardias Galeses) y numeroso armamento y servicios de apoyo.
12 MAY	Ø395	Primer ataque aéreo argentino a la Fuerza de Tareas, desde el hundimiento del HMS "SHEFFIELD". Dos olas de aviones A4 SKYHAWK atacaron a los buques HMS "BRILLIANT" y HMS "GLASGOW". Tres aviones resultaron destruídos, dos por misiles SEA WOLF procedentes del HMS "BRILLIANT" y el tercero de ellos se estrelló en un intento de escapar. En la segunda ola, el HMS "GLASGOW fue impactado por una bomba que infligió averias en las máquinas, pero que no explotó.
Mediados de Mayo	Ø456	A mediados de mayo la Fuerza de Tareas había logrado dos de sus principales objetivos: el traslado seguro de las tropas al Atlántico Sur y el control del mar alrededor de la Islas.La función de los Portaaviones HMS "HERMES" y HMS "INVINCIBLE" fue crucial para lograrlos, como también durante las subsiguientes etapas al proporcionar defensa aérea y los medios para atacar a los buques enemigos y las posiciones en tierra, mientras que sus helicópteros proporcionaron una protección antisubmarina constante.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 36

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
13 MAY	1-B-8	En el HMS "FEARLESS", a 900 millas de PUERTO STANLEY, el Comandante de la 3º Brigada de Comandos (Ref) Gral. THOMPSON, imparte la orden de operaciones para el desembarco en SAN CARLOS.
15 MAY	Ø395 Ø468	En la Isla BORBON, una partida de incursión del S.A.S. apoyadas por fuego de diversión del HMS "GLAMORGAN", destruye once (11) aviones. La patrulla es recuperada solo con bajas menores.
16 MAY	Ø395	Los transporte "BAHIA BUEN SUCESO" y "RIO CARCARAÑA" son atacados por aviones SEA HARRIER, siendo averiados y quedando inmovilizados.
18 MAY	Ø452	Se reunen en alta mar el Grupo Anfibio y el Grupo de Combate de Portaaviones. Comienza el trasbordo de tropas a los buques de desembarco. Se recibe del nivel político la autorización para efectuar el desembarco en la primera oportunidad posible.
19 MAY	Ø395 Ø468	Un helicóptero SEA KING que participa en las operaciones de trasbordo de tropas, cae al mar. Mueren 18 miembros del SAS que habían intervenido en la incursión a Isla BORBON.
19 MAY	1-B-8	Con las últimas luces la FTA, en cerrada formación, cruza la línea de la ZONA DE EXCLUSION TOTAL rumbo a SAN CARLOS. El pronóstico meteorológico es de nubes bajas y poca visibilidad.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA BAZAN
FOLIO
Nº 37

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
20 MAY	Ø456	La FTA continúa su desplazamiento hacia SAN CARLOS manteniendo un estricto silencio R.E. Las Fuerzas especiales lanzan una serie de operaciones de diversión en varios puntos de la Isla SOLEDAD.
21 MAY	Ø452	Día "D", se produce el desembarco en SAN CARLOS. En horas de la tarde comienzan las incursiones aéreas argentinas. Los buques de guerra en el Estrecho de SAN CARLOS soportaron lo más reñido del ataque. El HMS "ANTRIM" fue impactado en la popa por una bomba que no explotó; el HMS "ARGONAUT" fue impactado por dos bombas que tampoco explotaron, pero que causaron la muerte de dos miembros de la tripulación y le infligieron suficientes averías como para impedirle la navegación. El HMS "ARDENT" tuvo menos suerte; fue impactado repetidamente en la popa por bombas que sí explotaron. Las averías que recibió hicieron que posteriormente se hundiera; 22 miembros de su tripulación murieron, siendo rescatados 177. Los buques en la Bahía de SAN CARLOS resultaron, en general, sin daños, y transcurrido un agitado día de descarga el SS "CANBERRA" zarpó después de anochecer.
22 MAY	Ø395	Continúa el desembarco y la consolidación de la CABEZA DE PLAYA.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 38

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
23 MAY	Ø395	En un ataque aéreo es impactado el HMS "ANTELOPE". Una de las bombas entró por la proa causando la muerte instantánea de un tripulante, pese a que no explotó. Los esfuerzos posteriores por desactivarla resultaron inútiles y la explosión consiguiente causó la muerte de uno de los miembros del equipo encargado de hacerlo, hiriendo gravemente al otro. Los incendios generados por la explosión escaparon a toda posibilidad de control y el buque tuvo que ser abandonado. Posteriormente se hundió, pero el resto de su tripulación sobrevivió. También se perdió un SEA HARRIER, al explotar poco después de su despegue del HMS "HERMES", muriendo su piloto.
25 MAY	Ø395	A media tarde, los elementos de defensa aérea avanzada del Grupo de Tarea fueron blanco de un ataque aéreo a bajo nivel. El HMS "BROADSWORD" sufrió averías superficiales y el HMS "COVENTRY" fue impactado por varias bombas que explotaron en la sala de máquinas. Se dio vuelta campana poco después del ataque, con la pérdida de 19 de sus tripulantes. También en este mismo día, el SS "ATLANTIC CONVEYOR", con un cargamento de helicópteros, equipo y provisiones de apoyo, entre el que se incluía material necesario para establecer una pista aérea de avanzada para helicópteros y Harrier, navegaba junto a la fuerza principal rumbo a SAN CARLOS. Una hora antes de la puesta del sol, la fuerza recibió una comunicación de alerta acerca de un ataque de aviones argentinos armados con misiles EXOCET. Los buques adoptaron las contramedidas apropiadas, pero el SS "ATLANTIC CONVEYOR" fue impactado y se incendió. El fuego se expandió rápidamente y una hora después de producido el ataque tuvo que ser abandonado. Murieron tres marineros navales y nueve Oficiales y tripulantes mercantes, incluyendo al Capitán, el Capitán de Navío I.NORTH

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 39

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
26 MAY	1-B-8 Ø395	La FD recibe la orden de continuar las operaciones desde la CP hacia el interior. En las últimas horas de la tarde el 2º Batallón del Regimiento de Paracaidistas comienza su desplazamiento hacia el Sur para atacar DARWIN
27 MAY	Ø395	Al atardecer la Unidad 45 de Comandos de la Real Infantería de Marina y el 3er. Batallón del Regimiento de Paracaidistas, comienzan a desplazarse de la CP hacia el Este, para ocupar DOUGLAS y TEAL INLET respectivamente.
27 MAY	Ø395	Un HARRIER (GR3) de la RAF que efectuaba apoyo aéreo cercano es derribado en PRADERA DEL GANSO. Su piloto es recuperado por tropas del 2 PARA.
28 MAY	Ø395 1-B-8 Ø456	El 2 PARA. inicia su ataque sobre DARWIN a 02.00 horas con apoyo de fuego naval.
28 MAY	Ø395 1-B-8 Ø456	Con las últimas luces se produce la rendición de las fuerzas argentinas en PRADERA DEL GANSO. En el ataque las fuerzas británicas sufrieron 17 muertos (incluído el Cte. de Batallón Tte. Coronel JONES) y 34 heridos.
29 MAY	Ø395	La 5º Brigada de Infantería embarcada en el RMS "QUEEN ELIZABETH 2" transborda en GEORGIAS (Bahía CUMBERLAND) a los transportes SS"CANBERRA" y MV "NORLAND"
30 MAY	Ø456 1-B-8	El 45 Comando toma el establecimiento DOUGLAS y el 3 PARA. ocupa TEAL INLET. El 42 Comando avanza hacia Monte KENT y Monte CHALLENGER.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 40

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
30 MAY	Ø395	Un avión HARRIER de la RAF es abatido por la defensa antiaérea de PUERTO ARGENTINO y se precipita al mar.
30 MAY	Ø395	El grupo de Portaaviones que se había desplazado más cerca de las Islas con el fin de de cubrir la aproximación de los buques que transportaban las tropas de la 5ta Brigada de Infantería, fue atacado por aviones SUPER ETENDARD y SKYHAWK. Lanzaron una cierta cantidad de misiles EXOCET, pero se les pudo evadir y explotaron sin causar daño. Fueron derribados tres de los SKYHAWK; dos de ellos por misiles SEA DART, el tercero por fuego de artillería de 4,5 pulgadas.
30 MAY	Ø452 Ø395	Arriba a SAN CARLOS el Mayor General JEREMY MOORE y asume el Comando de las Fuerzas Terrestres, estableciendo su Puesto de Comando a bordo del HMS "FEARLESS" en la Bahía SAN CARLOS.
31 MAY	Ø395	Ataque de un avión VULCAN contra las instalaciones de radar en proximidades de PUERTO ARGENTINO.
01 JUN	Ø395	Comienza a desembarcar en la Cabeza de Playa la 5º Brigada de Infantería. El desembarco se completa el 02 JUN.
03 JUN	Ø395	Segundo ataque de un avión VULCAN contra las instalaciones radar en proximidades de PUERTO ARGENTINO.
05 JUN (Aprox.)	Ø452	Poco antes de este día, la base avanzada de SAN CARLOS quedó disponible para operar como cubierta de alerta y despegue de dos (2) HARRIER (GR3) y dos (2) SEA HARRIER.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 41

FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
08 JUN	Ø456	Los buques auxiliares "SIR GALAHAD" y "SIR TRISTRAM"son alcanzados por un bombardeo aéreo en FITZ ROY. Ambos buques son abandonados y el "SIR GALAHAD" que tenía gran número de hombres a bordo se incendia totalmente. Cincuenta (50) hombres pierden la vida, de los cuales treinta y dos (32) pertenecián al 1º Batallón de Guardias Galeses.
11/12 JUN.	Ø452	La 3º Brigada de Comandos alcanza los objetivos de la 1ª Fase del ataque sobre la defensa de PUERTO ARGENTINO. (HARRIET, LONGDON, DOS HERMANAS).
12 JUN	Ø456	El HMS "GLAMORGAN" cuando se retiraba luego de haber bombardeado la península de PUERTO ARGENTINO, recibe el impacto de un EXOCET lanzado de tierra. Sufre averías pero puede seguir navegando. Mueren veinte (20) tripulantes.
13/14 JUN	Ø452	Ambas Brigadas (3º y 5º) alcanzan los objetivos de la 2º Fase. (TUMBLEDOWN, WILLIAMS , WIRELES RIDGE).
14 JUN	Ø452	Reconquista de PUERTO ARGENTINO.
20 JUN	Ø456	Fuerzas Británicas recuperan THULE.
25 JUN	Ø456	El Ex-Gobernador HUNT regresa a PUERTO ARGENTINO.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No. 42

ANEXO "B"

COMPOSICION DE LA FUERZA DE TAREAS BRITANICA

1. Buques de la Marina Real

	Tipo/Clase	Nº	Buque
1.	Submarinos:		
	Flota	5	Conqueror, Courageous, Spartan, Splendid, Valiant.
	Clase Oberon:	1	Onyx.
2.	Portaaviones ASW:	1	Invincible.
3.	Portaaviones de Comando/ASW:	1	Hermes.
4.	Buques anfibios de asalto:	2	Fearless, Intrepid.
5.	Destructores:		
	Clase County	2	Antrim, Glamorgan.
	Tipo 82	1	Bristol.
	Tipo 42	5	Cardiff, Coventry, Exeter, Glasgow, Sheffield.
6.	Fragatas:		
	Clase Leander	4	Andrómeda, Argonaut, Minerva, Penélope.
	Clase Rothesay	2	Plymouth, Yarmouth.
	Tipo 21	7	Active, Alacrity, Ambuscade, Antelope, Ardent, Arrow, Avenger.
	Tipo 22	2	Brilliant, Broadsword.
7.	Guardacostas:		
	Clase Castle	2	Dumbarton Castle, Leeds Castle.
8.	Barreminas:		
	Con equipo armado para gran profundidad	5	Cordella, Farnella, Junella, Northella, Pict.
	Pesqueros de arrastre 1/.		
9.	Buques de Patrullaje de hielos.	1	Endurance.
10.	Buques de Investigación 2/.	3	Hecla, Herald, Hydra.

Notas: 1/: Tomados del sector comercial, comandados y tripulados por personal de la Marina Real.
2/: Utilizados como buques hospital.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 43

2. Buques del Servicio Real Marítimo Auxiliar.

	Tipo/Clase	Nº	Buque
1.	Buques de amarre y Salvataje.	1	Goosander
2.	Remolcadores	1	Typhoon

3. Buques de la Real Flota Auxiliar

	Tipo/Clase	Nº	Buque
1.	Buques tanque de la Flota:		
2.	Grandes	4	Olmeda, Olna, Tidepool, Tidespring.
3.	Pequeños	1	Blue Rover.
	De Apoyo	5	Apleleaf, Branbleleaf, Bayleaf, Plumleaf, Pearleaf.
4.	Buques de reabastecimiento de la Flota:	4	Fort Austin, Fort Grange, Ressource, Regent.
5.	Buques de abastecimiento de apoyo:	1	Stromness.
6.	Buques de apoyo para helicópteros:	1	Engadine.
7.	Buques de desembarco-Logístico:	6	Sir Bedivere, Sir Galahad, Sir Geraint, Sir Lancelot, Sir Percivale, Sir Tristram

4. Buques tomados de las Líneas comerciales.

1. MV Alvega
2. MV Anco Charger
3. MV Astronomer
4. SS Atlantic Causeway
5. SS Atlantic Conveyor
6. MV Avelona Star
7. MV Balder London
8. MV Baltic Ferry
9. MV British Enterprise III
10. MV British Avon
11. MV British Dart
12. MV British Esk
13. MV British Tamar
14. MV British Tay
15. MV British Test
16. MV British Trent
17. MV British Wye
18. SS Canberra

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 44

19. MV Contender Bezant
20. MV Elk
21. MV Europic Ferry
22. MV Fort Toronto
23. MV GA Walker
24. MV Geestport
25. CS Iris
26. MT Irishman
27. MV Laertes
28. MV Lycaon
29. MV Norland
30. MV Nordic Ferry
31. RMS Queen Elizabeth II
32. TEV Rangatira
33. MV Saint Edmund
34. RMS Saint Helena
35. MT Salvageman
36. MV Saxonia
37. MV Scottish Eagle
38. MV Shell Eburna
39. MV Stena Inspector
40. MV Strathewe
41. MV Tor Caledonia
42. SS Uganda
43. MV Wimpey Seahorse
44. MV Stena Seaspread
45. MT Yorkshireman

5. Escuadrones de la Aviación Naval.

	Escuadrón	Avión	Embarcado en:
1.	737	Wessex Mk3	Destructores Clase County.
2.	800	Sea Harrier	Hermes.
3.	801	Sea Harrier	Invincible.
4.	809	Sea Harrier	Hermes, Invincible.
5.	899	Sea Harrier	Hermes, Invincible.
6.	815	Linx Mk2	Invincible, Hermes, Type 42 destroyers, Leander Class, Type 21 (except Active) and Type 22 frigates.
7.	820	Sea King Mk5	Invincible.
8.	824	Sea King Mk2	Fort Grange, Olmeda.
9.	825	Sea King Mk2	Atlantic Causeway, QEII
10.	826	Sea King Mk5	Hermes, Fort Austin.
11.	829	Wasp	Active, Endurance, Plymouth, Contender Bezant.
12.	845	Wessex Mk5	Invincible, Fort Austin, Intrepid, Resourse, Tidepool, Tidespring.
13.	846	Sea King Mk4	Hermes, Fearless, Intrepid, Canberra, Elk.
14.	847	Wessex Mk5	Engadine, Atlantic Causeway.
15.	848	Wessex Mk5	Olna, Regent, Atlantic Conveyor.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 8

6. Real Infantería de Marina

Número de Orden	Denominación
1.	3a. Brigada de Comando del Centro de Operaciones y del Escuadrón de Comunicaciones de la Real Infantería de Marina.
2.	40º Comando de la Real Infantería de Marina.
3.	42º Comando de la Real Infantería de Marina.
4.	45º Comando de la Real Infantería de Marina.
5.	3º Escuadrón Aéreo del Comando de Brigada de la Real Infantería de Marina.
6.	Regimiento de Comando Logístico de la Real Infantería de Marina.
7.	Escuadrón Especial de la Real Infantería de Marina (SBS).
8.	Destacamentos de la Real Infantería de Marina (incluyendo tripulaciones de lanchas de desembarco).
9.	Tropas de Defensa Aérea de la Real Infantería de Marina.
10.	El Primer Escuadrón de Incursiones de la Real Infantería de Marina.
11.	Unidad de Operaciones de Montaña y Articas de la Real Infantería de Marina.
12.	Tropas "Y" de la Real Infantería de Marina.
13.	Las Bandas de las Fuerzas de Comando de la Real Infantería de Marina de Su Majestad y Comandante de la 3er. Flotilla.
14.	Oficina de Registro de Campaña de la Real Infantería de Marina.

7. Unidades del Ejército

Número de Orden	Denominación
1.	Dos Compañías de "Blues" y "Royals".
2.	Cuarto Regimiento de Campaña de la Real Artillería (menos una batería).
3.	12º Regimiento de Defensa Aérea de la Real Artillería (menos una batería).
4.	29º Regimiento de Comandos de la Real Artillería.
5.	Elementos de la Batería de Defensa Aérea 43 y del Regimiento Nº 32 de Armas Teleguiadas de la Real Artillería.
6.	Elementos del 49º Regimiento de Campaña de la Real Artillería.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 46
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO

Número de Orden	Denominación
7.	Elementos del Regimiento de Apoyo de la Real Escuela de Artillería.
8.	Elementos del 33º Regimiento de Ingenieros.
9.	36º Regimiento de Ingenieros (menos un Escuadrón).
10.	Elementos del 38º Regimiento de Ingenieros.
11.	Escuadrón de Comando Independiente de los Reales Ingenieros.
12.	Elementos de la Fuerza de Tareas Militar.
13.	Elementos del 2º Regimiento Postal y de los Reales Ingenieros.
14.	Elementos del 14º Regimiento de Señales.
15.	Elementos del 30º Regimiento de Señales.
16.	5º Escuadrón del Centro de Operaciones de la Brigada de Infantería y de Señales.
17.	Elementos de la Compañía de Transmisiones 602.
18.	2do. Batallón de Guardias Escoceses.
19.	1er. Batallón de Guardias Galeses.
20.	1er. Batallón del 7º Regimiento de Rifleros Gurkhas del Duque de Edimburgo.
21.	2º Batallón del Regimiento de Paracaidistas.
22.	3er. Batallón del Regimiento de Paracaidistas.
23.	Elementos del 22º Regimiento del Servicio Aéreo Especial.(S.A.S.)
24.	Escuadrón 656 del Cuerpo Aéreo del Ejército.
25.	Elementos de los Cuerpos de Transporte del Real Regimiento Nº 17.
26.	Elementos del Regimiento 29 de Transporte y maniobras del Real Cuerpo de Transporte.
27.	Elementos del Escuadrón de Paracaidistas del Real Cuerpo de Transporte.
28.	Compañía 407 del Real Cuerpo de Transporte.
29.	Elementos de la Unidad Conjunta de Apoyo mediante helicópteros.
30.	16º Cuerpo Sanitario del Ejército Real de Campaña.
31.	Elementos del 19º Cuerpo Sanitario Real de Campaña.
32.	Elementos del 9º Batallón de Armamentos del Real Cuerpo de Artillería del Ejército.
33.	Compañía de armamentos del 81º Real Cuerpo de Armamentos del Ejército.
34.	Taller de Campaña del Real Cuerpo 10º de Ingenieros Eléctricos y Mecánicos.
35.	Elementos del 70º Taller de Aviación de Ingenieros Eléctricos y Mecánicos.
36.	Elementos de la Compañía de Superintendencia de la Real Policía Militar.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 47

Número de Orden	Denominación
37.	Oficina de Contaduría de Campaña Nº 6 del Real Cuerpo de Pagos del Ejército.
38.	Unidad 601 de Control Aéreo Táctico.
39.	Unidad 602 de Control Aéreo Táctico.
40.	Unidad 603 de Control Aéreo Táctico.

8. Unidades de la Real Fuerza Aérea

	Escuadrillas de Vuelo	Avión
1.	1 (F) Escuadrilla	Harrier GR3
	Unidades destacadas de:	
2.	Escuadrilla 10	VC 10 C Mk 1
3.	Escuadrilla 18	Chinook Hc Mk1
4.	Escuadrilla 24	Hércules C Mk1
5.	Escuadrilla 30	Hércules C Mk1
6.	Escuadrilla 47	Hércules C Mk1
7.	Escuadrilla 70	Hércules C Mk1
8.	Escuadrilla 29	Phantom FGR2
9.	Escuadrilla 42	Nimrod Mk1
10.	Escuadrilla 44	Vulcan B2
11.	Escuadrilla 50	Vulcan B2
12.	Escuadrilla 101	Vulcan B2
13.	Escuadrilla 55	Víctor K2
14.	Escuadrilla 57	Víctor K2
15.	Escuadrilla 120	Nimrod Mk2
16.	Escuadrilla 201	Nimrod Mk2
17.	Escuadrilla 206	Nimrod Mk2
18.	Escuadrilla 127	De Búsqueda y Rescate Sea King.
	Regimientos de la Real Fuerza Aérea	Descripción
19.	3 (Regimiento)	Unidad Aérea del Centro de Operaciones.
20.	15 (Regimiento)	Escuadrilla destacada del Escuadrón Móvil.
21.	63 (Regimiento)	Escuadrón (Rapier).

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 98

Otras Unidades

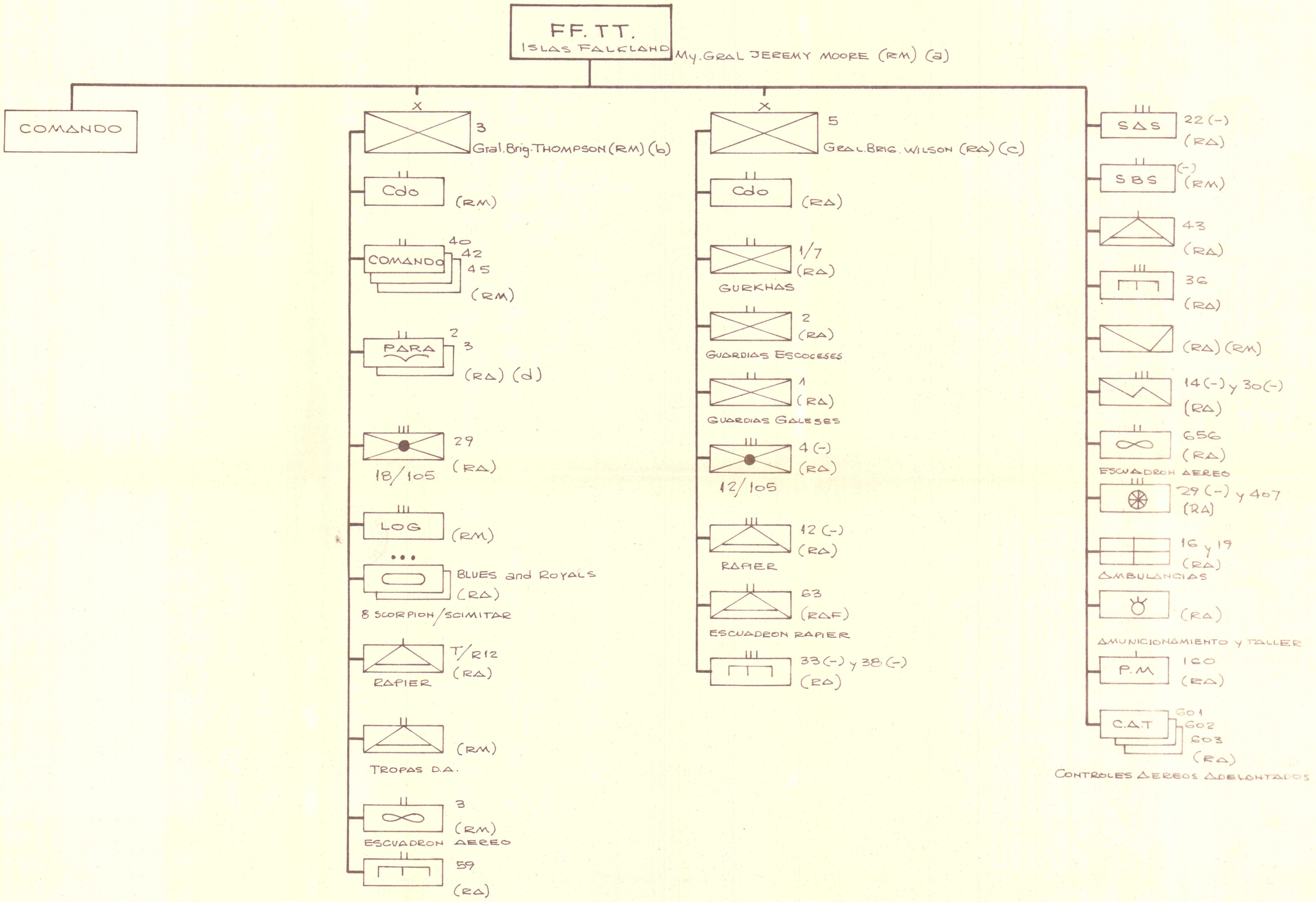
22. Brigada Aérea de Comunicaciones Tácticas.

23. Brigada Aérea de Suministros Tácticos.

24. Equipo de Detonación de Explosivos.

ANEXO "C"

• PROBABLE ORDEN DE BATALLA DE LAS FUERZAS TERRESTRES (FF.TT.)



• **REFERENCIAS:**

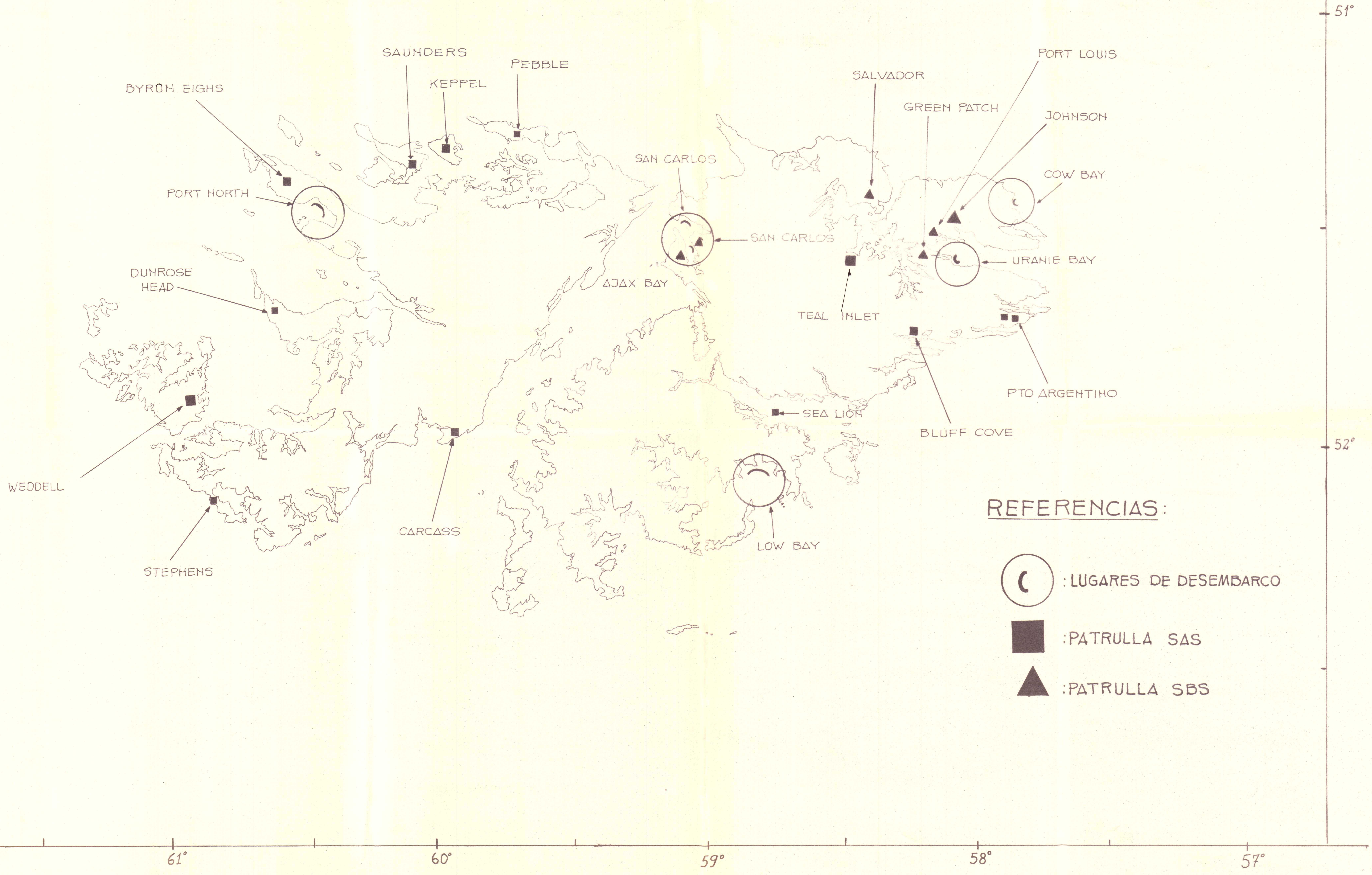
a): Asume el Comando de las FF.TT. el 30 MAY.-
b): Constituye el nucleo de la fuerza de desembarco.-
c): Esta brigada desembarca administrativamente en San Carlos el 01 JUN.
d): El 2 PARA luego de la conquista de Darwin/Pradera del Ganso es reintegrado a la 5ª Brigada de Infanteria.-

(RM): Real Infanteria de Marina.-
(RAF): Real Fuerza Aerea.-
(RA): Real Ejercito.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 49

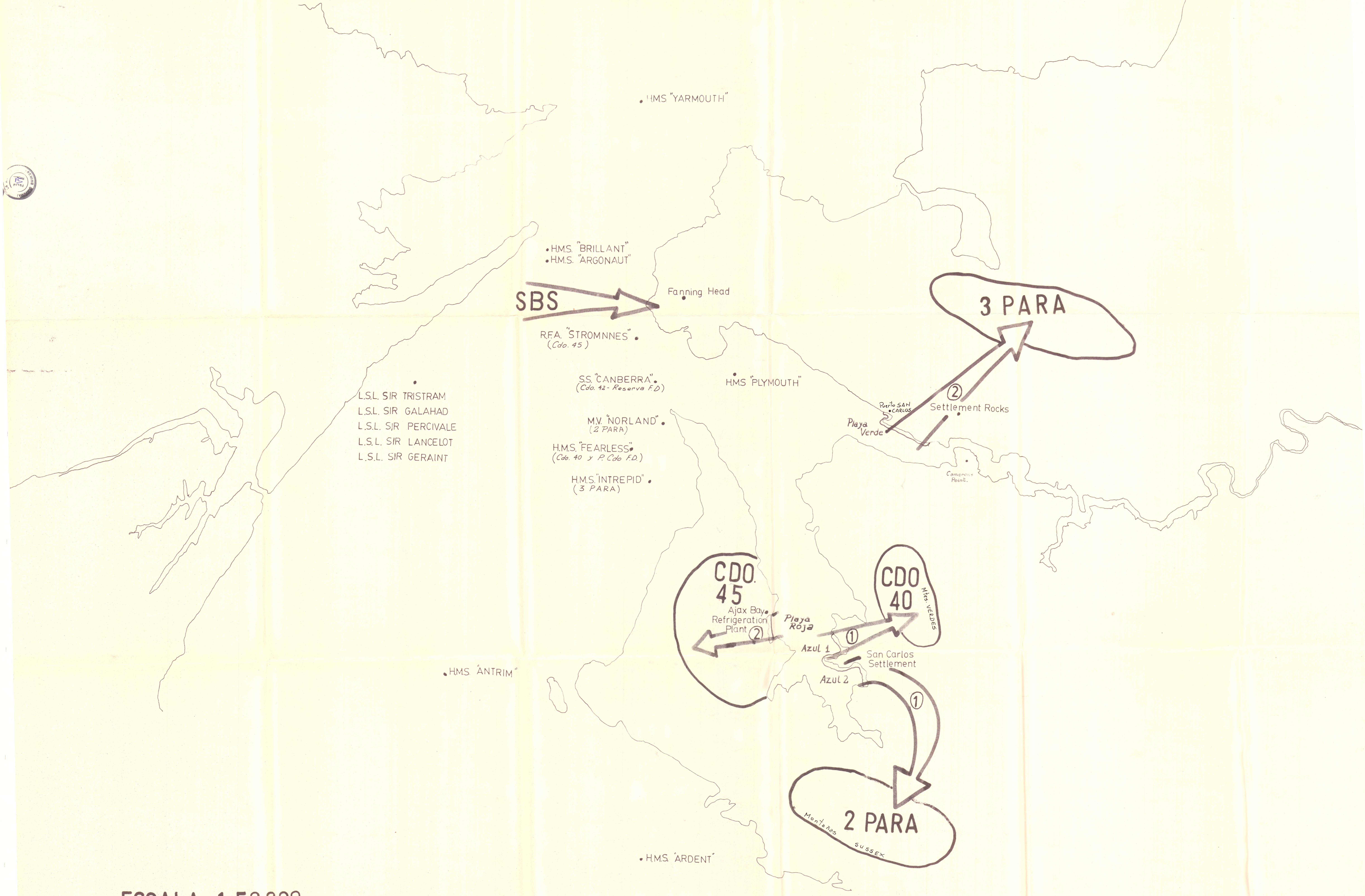
ANEXO "D"

ALGUNOS LUGARES DE DESEMBARCO CONSIDERADOS Y PUNTOS DONDE FUERON DESEMBARCADAS PATRULLAS DEL SAS , SBS A PARTIR DEL 01 MAY Y DIAS POSTERIORES



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 50

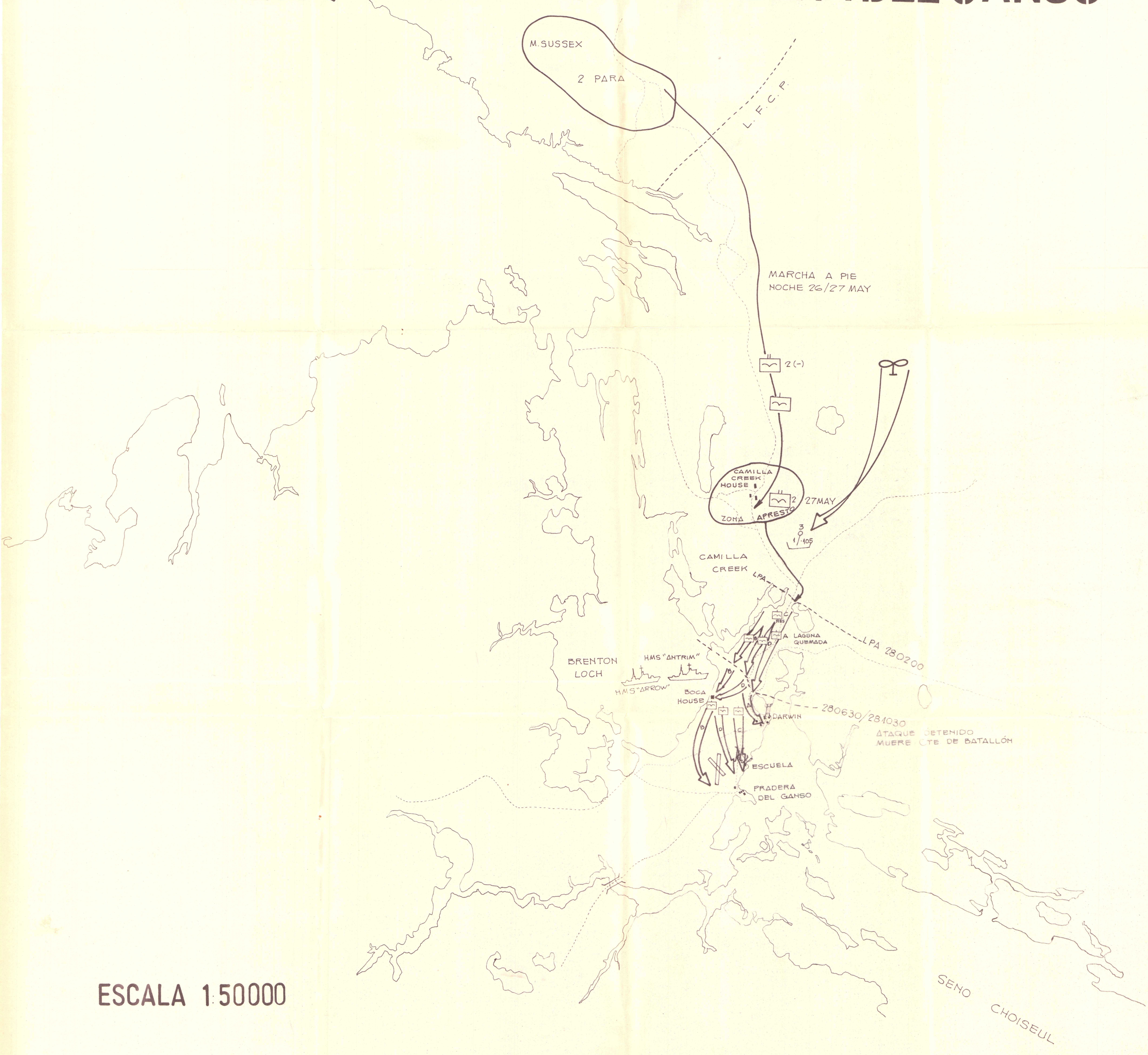
ANEXO " E "
DESEMBARCO EN SAN CARLOS



ESCALA 1:50 000

ANEXO " F "

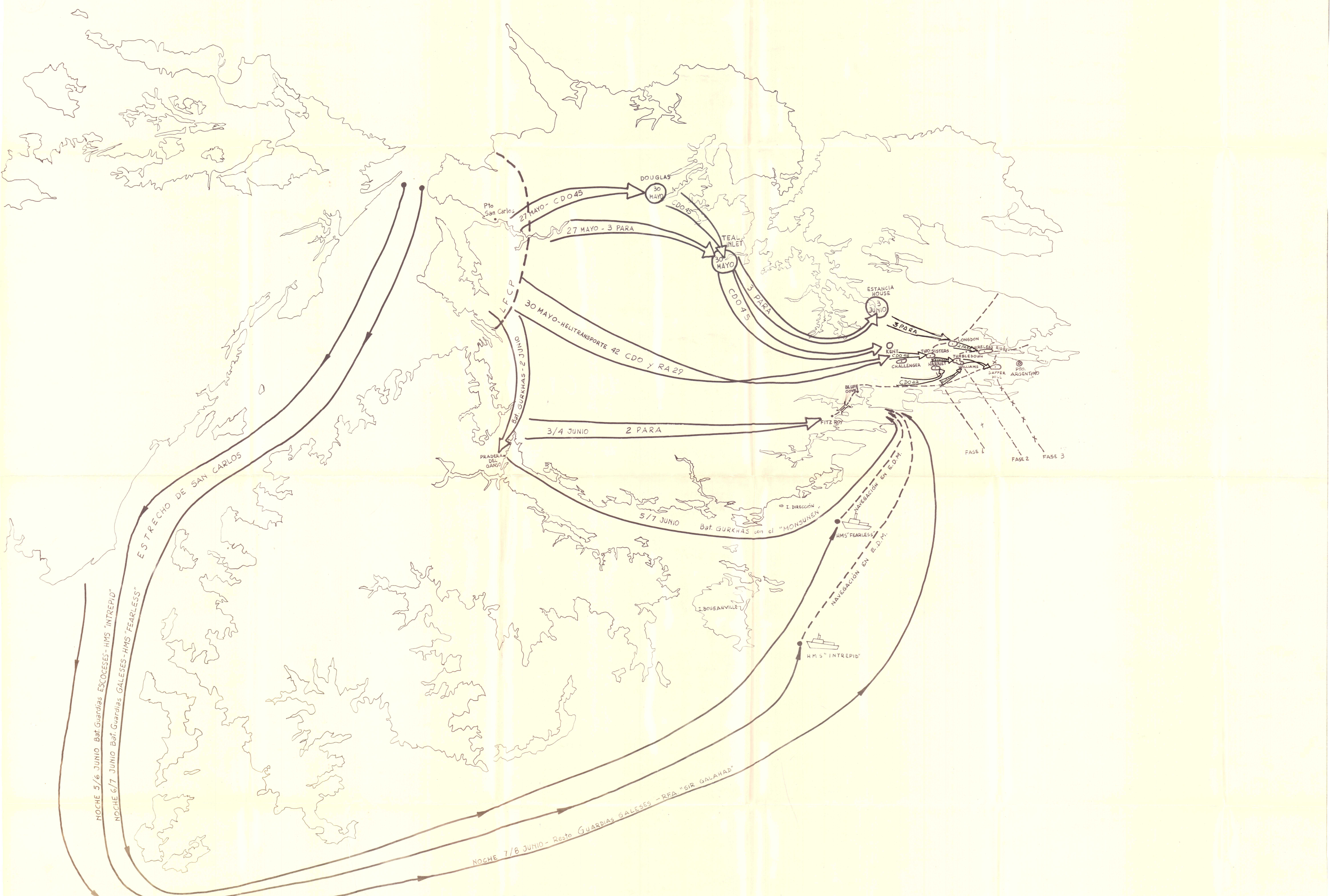
ATAQUE A DARWIN - PRADERA DEL GANSO



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No. 52

ANEXO "G"

AVANCE HACIA PUERTO ARGENTINO Y BATALLA FINAL

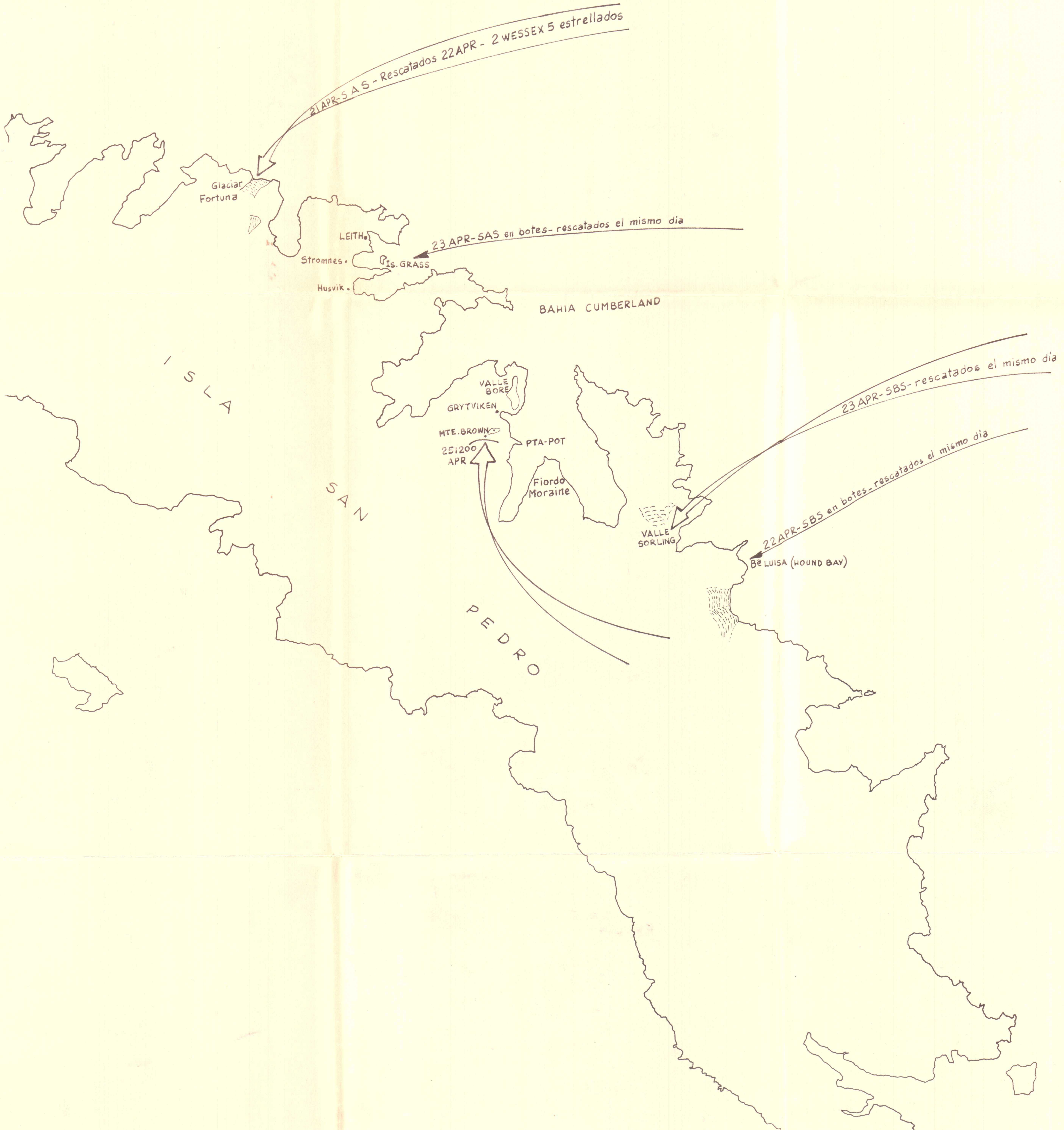


ESCALA 1:200 000

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 53

ANEXO "H"

RECONQUISTA DE GEORGIAS



ESCALA : 1:200000

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 54

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 55

A N E X O "I"

NOTAS ACLARATORIAS

Lo transcripto de las fuentes británicas, entre comillas, y su comparación con datos propios ciertos y reales, merece las siguientes aclaraciones:

1.- Página A-6 (03 MAY) - A.R.A. "SOBRAL" - "...esta patrullera fue hundida" y "una segunda patrullera fue también atacada y averiada por misiles lanzados por helicópteros"

NOTA: El A.R.A. "SOBRAL" fue realmente atacado con misiles SEA-SKUA pero no se hundió, quedó a la deriva y luego de una penosa navegación a cargo de su 2do Comandante consiguió arribar a Puerto Deseado. En la acción murieron su Comandante, un Oficial y seis miembros de la tripulación. Reparado, actualmente continúa integrando la Flota de Mar.

Con respecto a la "segunda patrullera", también mencionada por otras fuentes, ningún buque argentino recibió ese ataque y se aprecia que de haberse efectuado realmente, podría haber sido sobre algún pesquero extranjero.

2.- Página A-6 (04 MAY) - "...primera pérdida de una aeronave por la acción antiaérea".

NOTA: Existen sobradas pruebas que demuestran que el 1º de mayo un avión SEA HARRIER fue derribado por un misil TIGERCAT lanzado por el Batallón Antiaéreo de I.M.

3.- Página A-7 (11 MAY) - Transporte "ISLA DE LOS ESTADOS" - "...al rehusar detenerse", es atacado con fuego de artillería de 4,5".

NOTA: El "ISLA DE LOS ESTADOS" no recibió ningún aviso de detención.

Fue realmente iluminado por una bengala e inmediatamente recibió fuego de artillería.

4.- Página A-11 (25 MAY) - ataque al "ATLANTIC CONVEYOR" - "...comunicación de alerta acerca "de un ataque" de aviones argentinos con misiles EXOCET".

NOTA: De ser esto cierto, se aprecia que la única forma de obtener esta precisa información, era con observadores terrestres próximos a la pista y que informaban los decolajes.

///... 2

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 56

5.- Página A-13 (30 MAY) - ataque al Grupo de Portaaviones - Lanzaron "una cierta cantidad de misiles EXOCET", pero se les pudo evadir y explotaron sin causar daño.

NOTA: En realidad un avión SUPER ETENDARD lanzó un solo misil EXOCET. Es cierto que de cuatro aviones SKYHAWK que siguieron la trayectoria del misil y atacaron al "INVINCIBLE" fueron derribados dos. Por información de los pilotos que no fueron abatidos y por otras fuentes, se estima con cierto fundamento, que el portaaviones "INVINCIBLE" recibió el impacto del EXOCET.

Otros temas o aspectos mencionados que merecen alguna aclaración, son los siguientes:

1.- Páginas 5 y 6 - punto 4 ALISTAMIENTO Y DESPLIEGUE DE LA FUERZA.

La fecha en que comienza el alistamiento y la magnitud de los medios y efectivos desplazados desde un comienzo, hacen dudar sobre la verdadera intención británica de encontrar una solución diplomática a la crisis. El apresto para el combate de la 3ra Brigada de Comandos (RM) y los medios navales en que es desplazada, es una demostración de la capacidad de "movilidad estratégica" de Gran Bretaña.

2.- Páginas 7 y 8 - punto 5 - LA RECONQUISTA DE GEORGIAS.

Las FFAA británicas ocultan sistemáticamente los nombres de los integrantes de sus Fuerzas Especiales, y este es el único caso en que se menciona el nombre real de un miembro del SAS, el Cap. HAMILTON. La razón es que el mismo, posteriormente muere heróicamente en proximidades de Puerto HOWARD (Gran Malvinas) y fue recomendado para una condecoración CRUZ VICTORIA póstuma.

3.- Páginas 9 a 11 - punto 6 ATAQUE DE LOS AVIONES VULCAN.

Independientemente de lo señalado sobre el planeamiento y ejecución de esta operación sobre Puerto Argentino, se aprecia también que le permitió a la RAF obtener datos de planeamiento y tener preparados y ensayados ataques sobre puntos y Bases Continentales, y que serían ejecutados en caso de ser esto necesario.

4.- Página 13 - SAS incursión tipo ENTEBBE.

Se aprecia que esta operación, independientemente de reflejar el deseo de participación de estas tropas especiales ("de élite") del Ejército, muestra también como inicialmente se asignó muy poca capacidad a las Fuerzas defensoras y se consibieron "alocados planes".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 57

ANEXO "J"

GLOSARIO

S.B.S.: "Special Boat Squadron" - Escuadrón Especial de Botes, es una organización de "Fuerzas Especiales" de la Real Infantería de Marina.

S.A.S.: "Special Air Service" - Servicio Aéreo Especial, es un Regimiento de Tropas Especiales y único en su tipo en el Ejército británico.

3 PARA: Abreviatura militar utilizada para designar al 3er Batallón de Paracaidistas del Ejército británico.

CDO 42:
ó 42 CDO: Abreviatura militar utilizada para designar una Unidad táctica de la Real Infantería de Marina equivalente a un Batallón. "Commando" es una nominación con antecedentes históricos y tomado de las organizaciones de los granjeros "boers" que realizaron exitosas incursiones sobre la retaguardia británica durante la guerra anglo-boers (1899-1902).

L.S.L.: "Landing Ship Logistic" - Buque logístico de desembarco tipo BDT.

Ca.PLM y SV: Compañía de Comando y Apoyo Logístico de un Batallón (CDO) de la Real Infantería de Marina.

CG. : Puesto de Comando y su correspondiente Estado Mayor.

COMAW : Comodoro de Guerra Anfibia equivalente a Comandante de Fuerza de Tareas Anfibia (FTA).

LPH : Buque Portahelicópteros.

FD : Fuerza de Desembarco.

FT : Fuerza de Tareas

FTA : Fuerza de Tareas Anfibia.

CP : Cabeza de Playa.

LFCP : Línea final de la Cabeza de Playa.

ORDEN DE BATALLA (OB): Estructura, composición, relación de mando o cadena de comando de Fuerzas de gran magnitud.

GT : Grupo de Tareas, organizaciones componentes de una Fuerza de Tareas.

E.E.I.: Elemento Esencial de Información.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 52

ZAP/ZAL: Zona de apoyo de playa/ Zona de apoyo logístico.

EDM   : Embarcación de desembarco mediana/ mecanizados.